

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av körkortslagen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att körkortslagen ändras. Propositionens huvudsakliga syfte är att främja trafiksäkerheten i synnerhet bland unga.

Det föreslås att det förfarande med dispens för 17-åringar som möjliggör avvikelser från kravet på minimiålder för körkortstillstånd och körkort för kategori B ändras genom att villkoren för beviljande av dispens preciseras på ett övergripande sätt. Om dispensen inte medförs vid körning, ska föraren kunna påföras en avgift för trafikförseelse.

Förarutbildningen ska kompletteras genom att kraven på den säkerhetsinriktade utbildning i riskidentifiering som krävs av den som avlägger körkort för kategori B ökas och utbildningstiden blir längre. Enligt förslaget ska utbildningen i fortsättningen vara tolv timmar lång. Dessutom förtydligas bestämmelsen om den körundervisning inom utbildningen i riskidentifiering som genomförs med simulator så att den körundervisning som får ske med simulator begränsas till högst hälften av körundervisningen.

Det föreslås även att minderårigas körrätt för kategori B begränsas genom att körning nattetid förbjuds. Enligt förslaget ska körrätten inte vara i kraft nattetid mellan klockan 00 och klockan 05. Begränsningen ska gälla tills föraren fyller 18 år. Det föreslås att som påföljd för körning i strid med begränsningen, det vill säga förande av fortskaffningsmedel utan behörighet, ska föraren i regel dömas till böter och meddelas körförbud. Bestämmelser om förande av fortskaffningsmedel utan behörighet finns i strafflagen.

Med tanke på övervakningen av begränsningen föreslås det att en minderårig förare ska använda ett märke som fästs på bilen och som anger att föraren är minderårig. Som påföljd för försummelse av skyldigheten kan en avgift för trafikförseelse påföras.

Det föreslås dessutom att det till lagen fogas bestämmelser om en ny administrativ påföljd för den som gjort sig skyldig till fusk vid teoriprovet för förarexamen. Om en person som avlägger provet gjort sig skyldig till fusk kan Transport- och kommunikationsverket meddela ett förbud på sex månader att delta i teoriprovet.

Kravet på utbildning i anslutning till körförbud för nya förare utvidgas enligt förslaget till att utöver förare som meddelats körförbud avseende körkortskategorierna för motorcykel och personbil också gälla förare som meddelats körförbud avseende körkortskategorierna för moped, lätt fyrhjuling och traktor. Kravet föreslås även gälla förare som meddelats temporärt körförbud avseende nämnda körkortskategorier.

Enligt propositionen ska skyldigheten att återlämna ett körkort som inte längre är giltigt slopas och det föreslås att det ska vara möjligt att visa upp vissa av Transport- och kommunikationsverkets tillstånd elektroniskt.

I propositionen föreslås det även att lagen preciseras så att temporärt körförbud inte ska utgöra något hinder för att avlägga förarexamen, om polisen har ålagt personen att avlägga ett nytt körprov.

Den föreslagna lagen avses träda i kraft den 29 maj 2026. Bestämmelserna i 35 § 2 mom. i den föreslagna lagen ska dock träda i kraft först den 1 oktober 2026.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
MOTIVERING.....	4
1 Bakgrund och beredning.....	4
1.1 Bakgrund.....	4
1.2 Beredning.....	4
2 Nuläge och bedömning av nuläget	5
2.1 Säkerhetsutredning av vägtrafiken	5
2.2 Dispens	12
2.3 Förarutbildning, förarexamen och körrättens omfattning.....	13
3 Målsättning.....	17
4 Förslagen och deras konsekvenser	17
4.1 De viktigaste förslagen	17
4.2 De huvudsakliga konsekvenserna.....	23
4.2.1 Konsekvenser för trafiksäkerheten	23
4.2.2 Ekonomiska konsekvenser.....	26
4.2.3 Miljökonsekvenser.....	31
4.2.4 Andra konsekvenser för människor och samhälle	31
5 Alternativa handlingsvägar.....	39
5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser	39
5.2 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet	45
6 Remissvar	47
7 Specialmotivering.....	53
8 Bestämmelser på lägre nivå än lag	60
9 Ikraftträdande	60
10 Verkställighet och uppföljning	61
11 Förhållande till andra propositioner	62
11.1 Samband med andra propositioner	62
12 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning.....	62
12.1 Inledning.....	62
12.2 Rätten till liv	62
12.3 Jämlikhet.....	64
12.4 Egendomsskydd och näringsfrihet.....	66
12.5 De föreslagna påföljdernas grundlagsenlighet.....	69
12.6 Utfärdande av förordningar och delegering av lagstiftningsbehörighet.....	75
12.7 Överföring av förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter	76
12.8 Tillämpningen på Åland	78
LAGFÖRSLAG.....	79
Lag om ändring av körkortslagen	79
BILAGOR	85
PARALLELLTEXT	85
Lag om ändring av körkortslagen	85
FÖRORDNINGSUTKAST	95
Statsrådets förordning om ändring av statsrådets förordning om körkort	95
ANDRA BILAGOR	96
BILAGA TILL FÖRORDNINGEN.....	96

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

1.1 Bakgrund

Propositionen hänför sig till helheten Nyckeln till tillväxt i regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering (6.5 Fungerande bostadsmarknader och smidig trafik). Enligt regeringsprogrammet har regeringen ställt som mål för förbättringen av trafiksäkerheten att inga dödsfall ska ske i trafiken i Finland år 2050.

I Finland har antalet dödsfall i vägtrafiken minskat med 29 procent under decenniet fram till 2023, medan den genomsnittliga minskningen inom EU-området bara varit 16 procent. Trafiksäkerhetsarbetet har varit mycket intensivt under de senaste åren och Finland har vidtagit åtgärder på bred front för att förbättra trafiksäkerheten. Även om trafiksäkerheten har utvecklats i en positiv riktning kräver uppnåendet av de trafiksäkerhetsmål som satts upp för 2050 ytterligare åtgärder, så att antalet skadade och omkomna i vägtrafiken fortsätter att minska. Ytterligare åtgärder bör särskilt inriktas på unga förare, eftersom de är överrepresenterade i olycksstatistiken för vägtrafiken. Personer i åldern 15–24 år utgör endast cirka 11 procent av befolkningen, men 29 procent av dem som skadades eller omkom i vägtrafiken och som kom till polisens kännedom under åren 2020–2024 hörde till denna åldersgrupp.

Utvecklingen av körkortslagstiftningen har identifierats som en central åtgärd i arbetet med att främja trafiksäkerheten. Genom reglering som gäller körkort kan förarnas beredskap att framföra fordon på ett säkert sätt, med beaktande av andra trafikanter, förbättras. Utgångspunkten är att det genom förarutbildning är möjligt att förebygga vissa olyckor som beror på förarfel.

1.2 Beredning

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet. Beredningen av propositionen inleddes i enlighet med beslutet om författningsprojektet den 12 juni 2025.

Vid beredningen av propositionen har man bland annat utnyttjat olycksstatistik, uppgifter från den uppföljande undersökningen av körkortslagen som Transport- och kommunikationsverket genomförde åren 2020–2022 samt den ändringsproposition om körkortslagen från 2022 som förföll på grund av valperiodens slut (RP 70/2022 rd) och dess förarbeten.

Utkastet till regeringsproposition har varit på remiss på webbplatsen utlåtande.fi mellan den 27 oktober och den 14 december 2025. Det inkom totalt 64 remissvar om propositionen, och av dessa har ett sammandrag¹ utarbetats.

Beredningshandlingarna för regeringens proposition är offentligt tillgängliga i statsrådets projektportal på adressen <https://valtioneuvosto.fi/sv/projekt> under identifikationen [LVM024:00/2025](#) (Regeringens proposition om ändring av körkortslagen).

¹ Ett av remissvaren (ÅUCS Trafikpolikliniken) inkom på grund av tekniska problem till kommunikationsministeriet först efter att sammandraget hade publicerats. Detta svar har därför inte beaktats i det separata sammandraget.

2 Nuläge och bedömning av nuläget

2.1 Säkerhetsutredning av vägtrafiken

I Finland är de största trafiksäkerhetsutmaningarna knutna till vägtrafiken. Enligt preliminära uppgifter dog 181 personer i vägtrafiken 2024.² Det årliga antalet döda har under perioden 2015–2024 minskat med nästan 90 personer (2015: 270).³ När det gäller allvarliga skador har ingen betydande nedåtgående trend uppnåtts, utan antalet har under tio år legat på ungefär samma nivå, även om det förekommer årliga variationer. En betydande del av de allvarliga skadorna i vägtrafiken syns inte i den officiella statistiken, men enligt sjukhusuppgifter skadas årligen cirka 800–900 personer allvarligt i vägtrafiken i Finland. År 2024 skadades ungefär 3 400 personer lindrigare. De skador som kommit till polisens kännedom minskade med 46 procent under åren 2014–2023, medan de skador som ersattes från trafikförsäkringen minskade med 19 procent under samma period.⁴

Av de omkomna i vägtrafiken 2020–2024 var 58 procent förare eller passagerare i en personbil. Andelen omkomna som var fotgängare var 12 procent, cyklister 12 procent och motorcyklister 11 procent. Bland de allvarligt skadade rörde sig under åren 2019–2023 28 procent med personbil, 33 procent med cykel och 18 procent med moped eller motorcykel, enligt hälso- och sjukvårdens rapportering av vårdtillfällen.⁵ Den höga andelen personbilar förklaras delvis av att personbilen är den klart vanligaste transportformen i Finland samt av att hastigheter och krockkrafter i personbilstrafik är höga.

Det finns flera bakomliggande orsaker till att vägtrafiken är det otryggaste transportsättet. Krockar med dödlig utgång är ofta förknippade med stort risktagande. Allvarliga trafikolyckor bland ungdomar kännetecknas ofta av fortkörning och därav följande avkörning från vägen. Ofta har man underlåtit att använda säkerhetsanordningarna i bilen, och därtill är alkohol och andra berusningsmedel en bidragande orsak till olyckor.⁶ Unga förare är överrepresenterade i vägtrafikens olycksstatistik. Åren 2020–2024 var 19 procent av de omkomna i vägtrafiken 15–24-åringar.

Bland unga personbilsförare i åldern 17–19 år har antalet dödsolyckor i relation till antalet körkort varit relativt konstant under åren 2014–2018, med cirka 10–12 döda per 100 000 körkort och år. Under åren 2019–2022 minskade antalet döda något, till cirka 8–9 per 100 000 körkort. Genomsnittet för perioderna 2021–2023 och 2022–2024 är ännu lägre, 5,7 respektive 5,3 döda per 100 000 körkort.⁷

Enligt Statistikcentralens vägtrafikolycksstatistik har det totala antalet döda 17–19-åringar i vägtrafiken under åren 2010–2024 minskat (figur 1). Dödsfallen bland 17-åringar har ökat, medan dödsfallen bland 18–19-åringar har minskat. Skadorna bland 17–19-åringar i vägtrafiken har minskat (figur 2). Olyckor förekommer oftare under sommarmånaderna än under vinter och vår.

² [Antal dödsfall och allvarliga skador i vägtrafiken i relation till målen | Data Traficom](#)

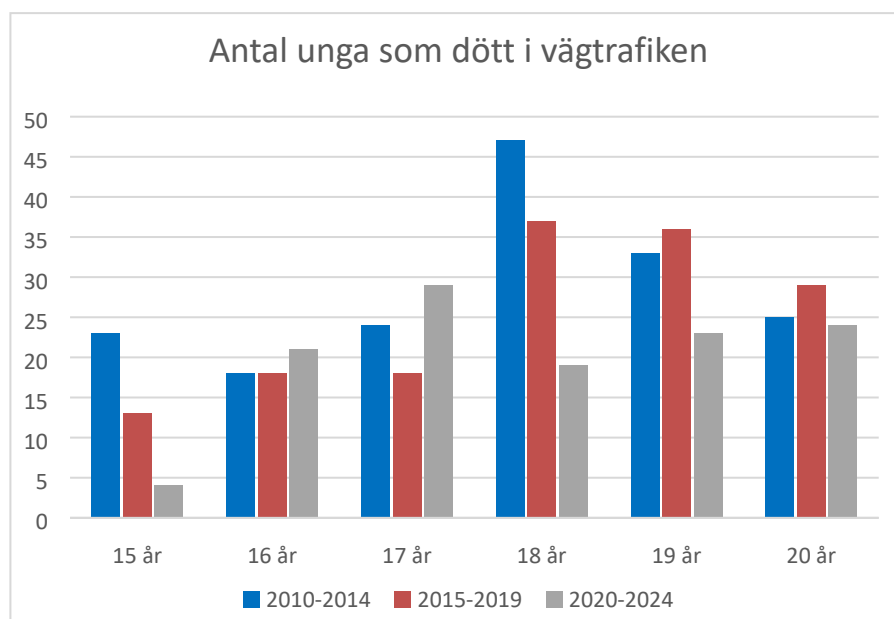
³ [Vägtrafikens säkerhetssituation | Data Traficom](#)

⁴ [Vägtrafikens säkerhetssituation | Data Traficom](#)

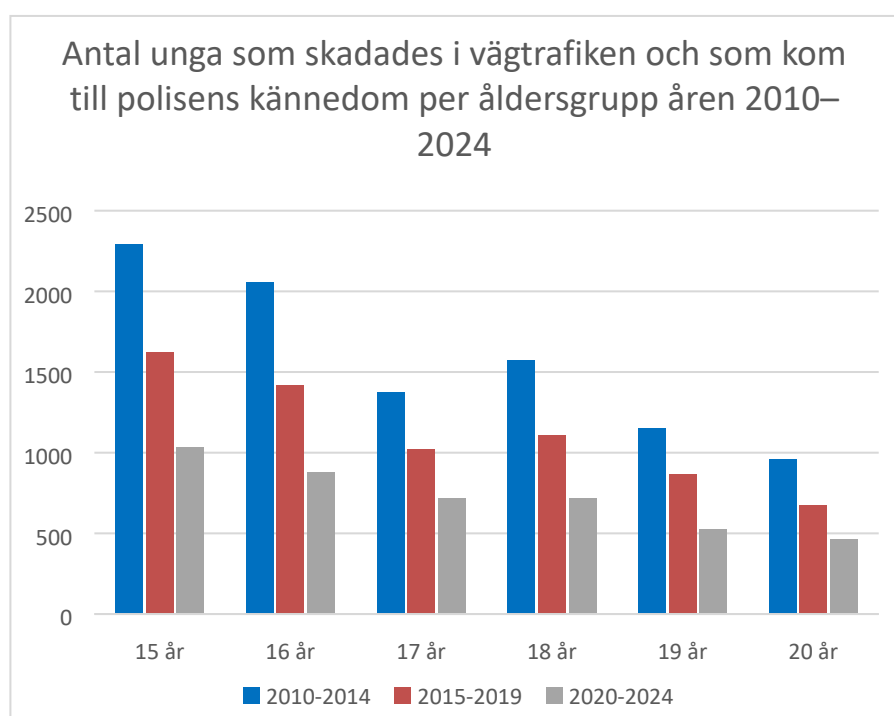
⁵ [Vägtrafikens säkerhetssituation | Data Traficom](#)

⁶ Trafiksäkerhetsstrategin 2022–2026, s. 12

⁷ [Trafiksäkerhet för nya personbilsförare | Data Traficom](#), uppgifterna uppdaterade 17.2.2025

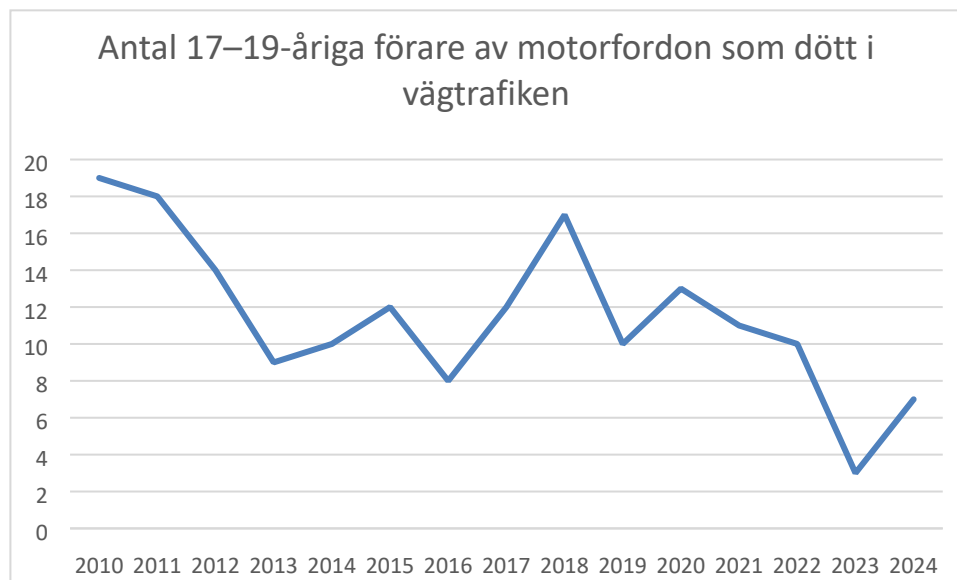


Figur 1, källa: Statistikcentralens vägtrafikolycksstatistik

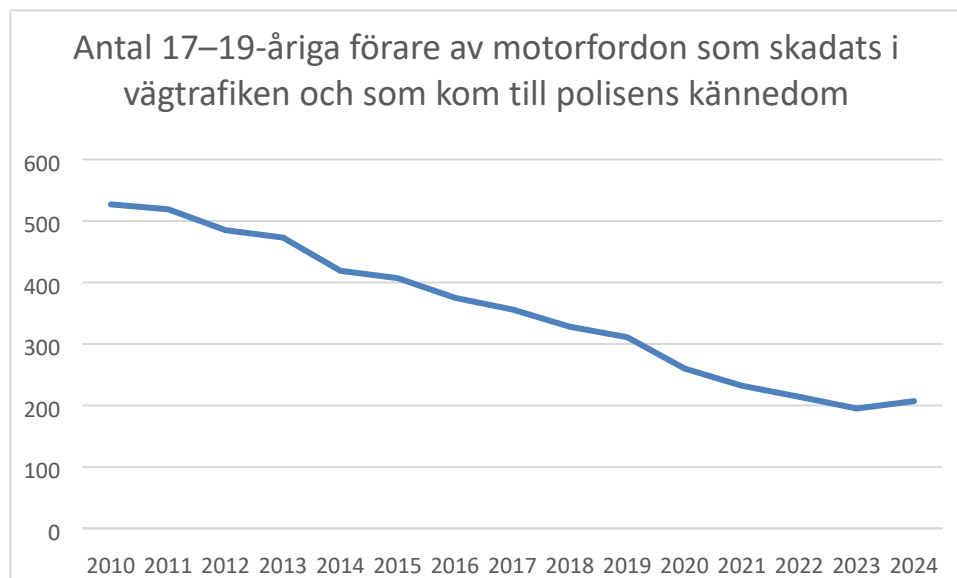


Figur 2, källa: Statistikcentralens vägtrafikolycksstatistik

Samma utveckling kan observeras när man ser enbart på 17–19-åriga förare av motorfordon som dött eller skadats i vägtrafiken.



Figur 3, källa: Statistikcentralens vägtrafikolycksstatistik



Figur 4, källa: Statistikcentralens vägtrafikolycksstatistik

Transport- och kommunikationsverket har sammanställt uppgifter om 17-åriga förare och deras olyckor.⁸ Under åren 2020–2024 var 17-åriga personbilsförare inblandade i 401 olyckor som lett till personskada som kom till polisens kännedom. Av dessa inträffade 20 procent, det vill säga 81 olyckor, under nattetid mellan kl. 00–05. Under de fem åren inom granskningsperioden inträffade totalt 22 dödsolyckor bland 17-åriga förare, varav 41 procent (9 olyckor) inträffade under nattetid mellan kl. 00–05.

Med olycka som lett till personskada avses en olycka där minst en person omkommer eller skadas. Olyckor som lett till personskada inkluderar både dödsolyckor och olyckor som lett till skada. Med dödsolycka avses en olycka där minst en person omkommer. Andra personer kan även skadas i olyckan.

Av olyckorna med personskada inträffade 7 procent under vardagsnätter (måndag–fredag kl. 00–05) och 13 procent under veckoslutsnätter (lördag–söndag kl. 00–05). Av dödsolyckorna inträffade 9 procent under vardagsnätter och 32 procent under veckoslutsnätter.

Av olyckorna som ledde till personskada inträffade 36 procent på lördag eller söndag (145 olyckor). Av olyckorna som ledde till personskada inträffade 54 procent på lördag eller söndag (12 olyckor).

Bland de 17-åriga förarna som varit inblandade i olyckor med personskada hade 49 procent en eller flera passagerare i bilen. I 19 procent av olyckorna hade 17-åringen en passagerare, och i 30 procent av olyckorna fanns två eller fler passagerare. Bland de dödsolyckor där 17-åriga förare var inblandade hade 64 procent en eller flera passagerare i bilen. Av olyckorna inträffade 23 procent med en passagerare i bilen, och 41 procent med två eller fler passagerare.

Passagerare förekommer oftare vid olyckor under nattetid. Av olyckorna med personskada som inträffade nattetid hade 17-åriga förare i 72 procent av fallen en eller flera passagerare, medan motsvarande andel under övriga tider på dygnet var 44 procent. Bland de dödsolyckor som inträffade nattetid hade 17-åriga förare i 78 procent av fallen en eller flera passagerare, medan andelen vid andra tider på dygnet var 54 procent.

Enskilda olyckor, dvs. olyckor med endast en iblandad, var den vanligaste olyckstypen bland 17-åriga personbilsförare. Dessa olyckor är oftast avkörningar från vägen och utgjorde 43 procent av olyckorna med personskada och 55 procent av dödsolyckorna. Bland olyckor med personskada var den näst vanligaste typen sväng- eller korsningsolyckor (20 %), medan frontalkollisioner var den vanligaste dödsolyckan (14 %).

Enligt Trafikledsverkets olycksregister inträffar en betydande del av olyckorna med personskada och dödsolyckorna bland både 17- och 18–19-åriga personbilsförare under juni–september, i klart väder, på bar och torr väg och under dagsljus.

I den uppföljande undersökningen av körkortslagen (2020–2022) analyserades riskfaktorer för unga förare som identifierats av utredningsnämnder för trafikolyckor. Undersökningen visade att bland unga förare i åldern 17–19 år framträdde risker kopplade till körhastighet och

⁸ Nuorten onnettomuudet tieliikenteessä – Tilastoja vuosilta 2010–2024 (Traficomins tilastoja 2/2025), på finska
<https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Nuorten%20onnettomuudet%202010%202024.pdf>

körförmåga i högre grad än bland andra förare, medan klart vanligast bland övriga förare var risker kopplade till förarens tillstånd (t.ex. rusmedel, sjukdom, psykisk hälsa, upphetsning, trötthet m.m.). Bland 17- och 18-åringar är de tre vanligaste riskkategorierna i genomsnitt: förarens tillstånd, körhastighet och körförmåga. Bland 19-åringar liknar riskfaktorer i högre grad övriga förare; risker kopplade till förarens tillstånd är då betydligt vanligare än risker kopplade till körhastighet och körförmåga.

Om olyckorna relateras till antalet giltiga körkort för personbil inträffade under åren 2020–2024 i genomsnitt cirka 66 olyckor med personskada per år och per 10 000 körkort bland 17-åringar. Som jämförelse var motsvarande siffra för 18-åringar 40 olyckor per 10 000 körkort. Antalet olyckor i relation till körkort för 18-åringar minskade tydligt under åren 2018–2021, samtidigt som dispens för 17-åringar (nedan även *åldersdispens*) blev vanligare. Det är möjligt att minskningen av olyckor beror på att alla 18-åringar tidigare var nya förare. Baserat på forsknings- och statistiska uppgifter är de första två åren som förare den mest riskfyllda perioden för nya förare. Numera har en stor del av de 18-åriga förarna redan kört bil och samlat erfarenhet under ett år.

Även antalet dödsolyckor i relation till antalet körkort är lägre bland 18-åringar än bland 17-åringar och verkar ha minskat de senaste åren, men antalet olyckor är statistiskt sett litet och känsligt för slumpmässiga variationer. Bland 17-åriga personbilsförare är dödsolyckor mer koncentrerade till nattetid än bland 18- och 19-åringar. Av de dödsolyckor där en 18-årig personbilsförare var inblandad inträffade 26 procent nattetid under åren 2020–2024. Bland 19-åriga personbilsförare var motsvarande andel 9 procent.

Av dem som vid 17 års ålder beviljats körkort för kategori B med åldersdispens är majoriteten män; år 2024 var andelen män 61 procent. Bland dem som avlägger körkort vid 18 års ålder är könsskillnaden mindre. Den högre olycksfrekvensen bland 17-åringar jämfört med 18-åringar påverkas därför också av att män har en högre olycksrisk än kvinnor.

Uppföljande undersökning av körkortslagen

En uppföljande undersökning av effekterna av de ändringar i körkortslagen som trädde i kraft den 1 juli 2018 genomfördes åren 2020–2022. Undersökningen bestod av tre delområden och genomfördes av Transport- och kommunikationsverket. Delarna av undersökningen⁹ finns tillgängliga på Transport- och kommunikationsverkets webbplats.

Enligt undersökningen skedde ingen stor förändring i det totala antalet olyckor bland 17-åringar efter lagändringen. 17-åringar övergick i allt högre grad från att köra fordon som är populära bland unga, såsom mopeder och mopedbilar, till att köra personbil. Till följd av detta ökade även personskadorna bland 17-åringar i person- och paketbil, medan skadorna med andra fordon minskade. Allmänt taget skiljer sig dock 17-åriga förare inte avsevärt från andra åldersgrupper med unga i olycksstatistiken.

⁹ Kuljettajaopetuksen ja -tutkinnon uudistus vuonna 2018: Katsaus lakimuutoksen vaikutuksiin (Traficoms publikationer 6/2021), Ajokorttilain uudistuksen taloudelliset vaikutukset (Traficoms forskningsrapporter och utredningar 18/2021), och Ajokorttilain uudistuksen liikenneturvallisuusvaikutukset – Tilastollinen analyysi (Traficoms forskningsrapporter och utredningar 3/2022).

Enligt resultaten har de lindrigare kriterierna för beviljande av dispens tidigare lagt inledningen av personbilsutbildningen för många unga. Efter lagändringen ökade populariteten för åldersdispens kraftigt. Bland de 17-åriga innehavarna av körkort för personbil var antalet män dubbelt så stort som antalet kvinnor. Skillnaden har därefter jämnats ut något.

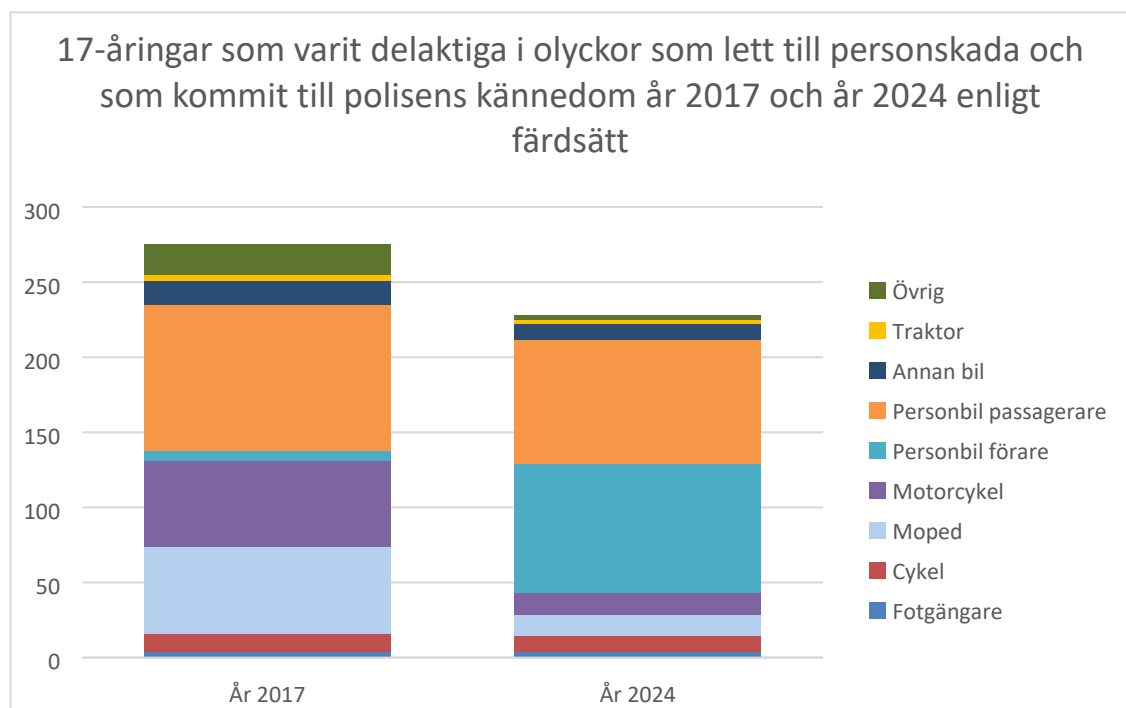
Enligt undersökningen klarade sig 17-åringar bäst i körprovet, när resultaten i förarexamen analyseras utifrån ålder. Samtidigt gör sig 17-åringar relativt sett något oftare skyldiga till körförbudsrelaterade förseelser än 18- eller 19-åriga nya personbilsförare. Undersökningen ger preliminärt stöd för att man genom körförbudsutbildningen kunnat inverka på trafikbeteendet hos unga förare som betett sig riskbenäget. Enligt resultaten gör 92 procent av de nya förare som meddelats körförbud sig inte skyldiga till ett nytt brott som leder till körförbud. Av dem som begår ett nytt brott var andelen minderåriga den minsta, när förare i åldern 17–19 år jämfördes.

I resultaten av undersökningen framträdde betydelsen av årstiden, veckodagen och tiden på dygnet för riskbeteende i trafiken. I årstidsjämförelsen meddelades 17-åriga nya förare oftare körförbud under våren och sommaren än 18-åringar. Vid en månadsgranskning meddelades flest körförbud för 17- och 18-åringar under sommarmånaderna.

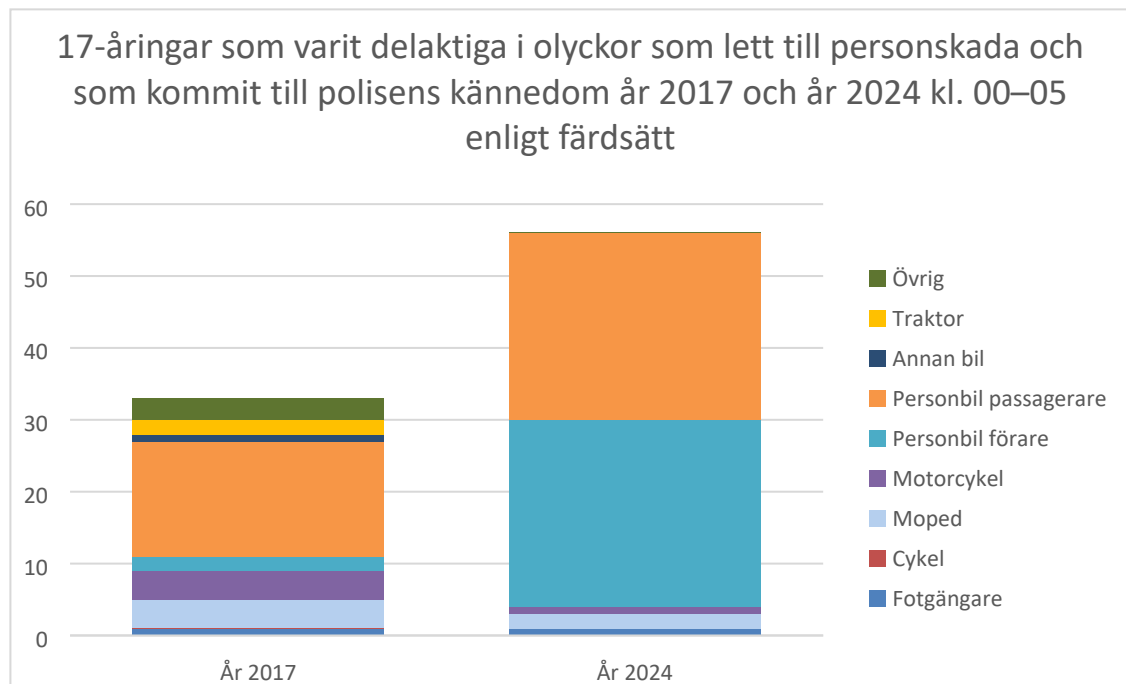
17-åringars olyckor med olika fordon åren 2017 och 2024

År 2017 var dispenser för körkort i kategori B mycket sällsynta. När 17-åringars delaktighet i olyckor som lett till personskada jämförs mellan åren 2017 och 2024 var de år 2024 inblandade i färre olyckor (figur 5). När granskningen begränsas till nattetid kl. 00–05 (figur 6) har däremot olyckorna bland 17-åringar ökat. Sett till färd sättet har olyckor där 17-åringar varit förare av personbil nästan helt ersatt moped- och motorcykelolyckor när samtliga tider på dygnet beaktas. Detta gäller dock inte nattetid. Under nattetid är ökningen av personbilsolyckor betydligt större än minskningen av moped- och motorcykelolyckor.

De vägtrafikolyckor som kommit till polisens kännedom har minskat från år till år, vilket delvis kan bero på att polisen mer sällan än tidigare rycker ut till olycksplatser i vägtrafiken. Den minskning av olyckor som framgår av figur 5 kan bero på detta, och därför är ökningen av olyckor i figur 6 särskilt anmärkningsvärd.



Figur 5, källa: Trafikledsverkets olycksfallsstatistik.



Figur 6, källa: Trafikledsverkets olycksfallsstatistik.

2.2 Dispens

För framförande av personbil krävs körkort för kategori B, för vilket minimiålderskravet i Finland är 18 år. Enligt 97 § i körkortslagen (386/ 2011) kan av särskilda skäl utifrån en helhetsbedömning dispens beviljas från det minimiålderskrav som gäller körkortstillstånd och körkort för kategori B. Dispens beviljas av Transport- och kommunikationsverket.

Dispens ska sökas med en gemensam ansökan av sökanden och hans eller hennes vårdnadshavare. Efter det att Transport- och kommunikationsverket införde en elektronisk tjänst för inlämning av dispensansökningar år 2021 har det dock blivit etablerad praxis (95 % av ansökningarna) att en vårdnadshavare ansöker om dispens för den minderåriga. Dispens söks av en officiell vårdnadshavare. Enligt 9 § 2 mom. i körkortslagen krävs vårdnadshavarens samtycke om minimiåldern för körkortskategorin är under 18 år och sökanden inte har fyllt 18 år. Dispensen får beviljas tidigast tre månader innan den som ansöker om körkort fyller 17 år. Minimialdern för att få delta i förarexamen är 17 år.

Genom den lagändring som företogs 2018 lindrades kriterierna för att bevilja dispens. Tidigare krävdes för beviljande av dispens särskilt vägande skäl och behovet av körkort och att färdas granskades huvudsakligen med avseende på plötsliga och allvarliga förändringar som inträffat i familjen. På grund av detta beviljades i regel endast några dispenser per år. Till exempel 2017, dvs. året före reformen, inlämnades 61 ansökningar men endast 11 dispenser beviljades.

Efter lagändringen har som kriterier för beviljande av dispens i första hand beaktats den ungas egna behov av att färdas. Transport- och kommunikationsverket får bevilja en 17-åring dispens av särskilda skäl. Särskilda skäl är långa avstånd eller bristfälliga kollektivtrafikförbindelser, som regelmässigt gör det svårt att ta sig till skola, arbete, utbildning på arbetsplatsen eller regelbunden och målinriktad hobby. En beviljandegrund kan också vara skäl relaterade till den sökandes hälsa. Transport- och kommunikationsverket har utfärdat föreskriften TRAFI/124527/03.04.03.00/2018 om ansökan om åldersdispens samt om de blanketter som ska användas vid ansökan och de bilagor som ska fogas till ansökan.

I föreskriften fastställs bland annat vilka bilagor som krävs för att visa behovet av resor samt kraven på regelbundenhet i målinriktad idrottsverksamhet eller annan hobbyverksamhet. Enligt etablerad beslutspraxis ska resorna för att ansökan ska godkännas överskrida de gränser för skälighet som fastställts avseende avstånd eller restid: minst en timmes restid med kollektivtrafik i en riktning, minst fem kilometers gångavstånd i en riktning när kollektivtrafik inte finns tillgänglig eller minst en och en halv timmes restid i en riktning på grund av glesa kollektivtrafikförbindelser.

Enligt körkortslagen kan vid bedömningen av särskilda skäl i anslutning till förbindelserna beaktas också oförutsedda förändringar i familjens situation samt behov att trygga familjens försörjning och sköta familjens nödvändiga ärenden. Det finns inga tillgängliga uppgifter om antalet dispenser som har sökts eller beviljats på denna grund, eftersom de inte har statistikförts separat. Enligt Transport- och kommunikationsverkets erfarenhetsbaserade uppgifter från handläggningen av ansökningar beviljas merparten av dispenserna på de ovannämnda grunderna som gäller skola, arbete eller hobbyer. Andra skäl, såsom oförutsedda förändringar i familjens situation, har som sådana inte ansetts utgöra en huvudsaklig grund för beviljande av dispens, utan Transport- och kommunikationsverket beaktar dessa omständigheter vid bedömningen av särskilda skäl i anslutning till förbindelserna.

Enligt 97 § i lagen kan dispensbeslutet förenas med ett villkor som gäller de transporter som dispensen berättigar till innan det föreskrivna minimiålderskravet uppfylls. Sådana villkor har

hittills inte ställts, eftersom man bedömt att det i praktiken skulle vara svårt att övervaka att villkoren följs och begränsningen inte skulle ha någon större inverkan på trafiksäkerheten. De särskilda skälen till att färdas regelbundet (t.ex. studier eller arbetsplats) kan förändras efter att dispensen beviljats och därigenom skulle ett dispensbeslut som knutits till uppgifterna vid tidpunkten för beviljandet kräva uppdatering av tillstånd eller beviljande av ett nytt tillstånd.

På grund av lagändringen 2018 har antalet ansökningar om dispens ökat kraftigt (1.7 – 31.12.2018: 2 601 st., 2019: 14 513 st., 2020: 17 316 st., 2021: 19 450 st., 2022: 17 762 st., 2023: 22 078 st., 2024: 22 321 st., 1.1. –30.9.2025 17 836 st.). Andelen positiva beslut om dispens har varit över 90 procent. Antalet beviljade dispenser var som följer: år 2018: 1 200, år 2019: 11 986, år 2020: 15 795, år 2021: 17 027, år 2022: 20 421, år 2023: 20 389 och år 2024: 20 603.

Antalet ansökningar om dispens har ökat brantare än vad man kunde förvänta sig när reformen bereddes 2017–2018 och till följd av ökningen motsvarar förfarandet inte längre helt och hållet sitt syfte. Den fallspecifika bedömningen av ungas behov av att färdas är ett administrativt tungt och tidskrävande förfarande. Endast knappt tio procent av ansökningarna är sådana att de inte uppfyller villkoren för beviljande av dispens. Enligt uppgifter från Transport- och kommunikationsverket behövs det med nuvarande antal ansökningar personresurser motsvarande uppskattningsvis 13–14 årsverken för att behandla dispensererna.

Antalet dispenser visar att en stor del av dem som är under 18 år behöver färdas regelbundet på grund av till exempel studier eller arbete.

Utöver dispens som beviljats av Transport- och kommunikationsverket är det sedan lagändringen 2018 möjligt att avvika från minimiålderskravet för körkort för kategori B med stöd av deltagande i yrkesinriktad förarutbildning (5 § 6 mom. i körkortslagen). Utbildningen ska omfatta erhållande av körkort för lastbil eller buss. När personen anländer till teoriprovet i förarexamen ska studierna påvisas med ett intyg utfärdat av läroanstalten. Innan minimiåldern har uppnåtts berättigar körrätten endast till körningar i anslutning till studierna. En 17-årig studerande som fått körkort för kategori B eller BE får sålunda köra mellan läroanstalten, arbetspraktikplatsen och hemmet samt sköta de körningar som hör till studierna på arbetsplatsen eller läroanstalten. Av samtliga som fått körkort för personbil som 17-åring avlägger under 3 procent körkort för kategori B på denna grund. Under perioden 1.1.2018–1.10.2025 avlades sammanlagt 2 818 körkort för kategori B på grund av studier inom yrkesinriktad förarutbildning.

I ljuset av det ökade antalet ansökningar och positiva beslut om dispens anses förfarandet med dispens i sin nuvarande form inte vara ändamålsenligt. År 2018 avlade 928 personer körkort för kategori B som 17-åringar och år 2024 var antalet 21 329 personer. Andelen har ökat efter lagändringen 2018. År 2024 översteg antalet 17-åringar som avlade körkort för kategori B för första gången antalet 18-åringar som avlade körkort för kategori B.

2.3 Förarutbildning, förarexamen och körrättens omfattning

Förarutbildning i grupp 1

Bestämmelser om utbildningskraven för körkort i grupp 1 (körkortskategorierna AM, A1, A2, A, B, BE och T) finns i 35 § i körkortslagen. I 1 mom. föreskrivs om utbildning för den som avlägger sitt första körkort och i 2 mom. om utbildning i riskidentifiering.

Utbildning för den som avlägger sitt första körkort ska genomföras om den som avlägger körkort inte sedan tidigare har ett körkort som hör till grupp 1. Utbildningen ger baskunskaper

om trafiksystemet, samspelet och riskerna i trafiken, faktorer som hänför sig till säkerheten för olika kategorier av trafikanter, ansvar och skyldigheter som hänför sig till framförandet av motordrivna fordon samt andra krav på en körstil som är säker och tar hänsyn till miljön. Utbildningen genomförs en gång och får ges i form av teoriundervisning. Enligt 11 § i statsrådets förordning om körkort (423/2011) omfattar utbildningen fyra timmar. Innehållet i utbildningen fastställs mer ingående genom Transport- och kommunikationsverkets föreskrift.

Utbildningen för den som avlägger sitt första körkort syftar till att påverka typiska riskfaktorer hos unga förare, såsom överhastighet, underlåtenhet att använda säkerhetsanordningar, körning i berusat tillstånd och bristande hänsyn till övrig trafik. Syftet med utbildningen är att hjälpa föraren att uppfatta samspelet i trafiken och de risker som hänför sig till det, det ansvar och de skyldigheter som hänför sig till körning av fordon samt olika faktorer som inverkar på körbeteendet, såsom vilket samband användning av alkohol eller narkotika eller trötthet har med uppkomsten av farliga situationer. Dessutom är syftet att från första början handla den som avlägger körkort att tillägna sig sådana attityder som ett säkert trafikbeteende förutsätter och en vilja att agera säkert och ansvarsfullt i trafiken. Kravet på utbildning för den som avlägger sitt första körkort infördes i lagen genom ändringen 2018 (se RP 146/2017 rd).

Utbildning i upptäckande av risker är en obligatorisk utbildning för dem som avlägger körkort för kategori B. Utbildningen genomförs före förarexamen och förbättrar färdigheterna att köra under svåra förhållanden och stöder även i övrigt en säker och ansvarsfull körstil som följer reglerna. Utbildningen ska särskilt stärka färdigheterna att upptäcka och undvika farliga situationer och faktorer som kan öka olycksrisken genom att de försämrar förarens körförmåga. Utbildningen ska innefatta undervisning i att identifiera särdragen hos och riskerna med körning i mörker och halt väglag, såsom hur en hal vägyta påverkar kontrollen över fordonet samt i hur körhastighet, avstånd till fordonet framför och korrekta observationer påverkar förarens möjligheter att reagera och hur hastigheten påverkar bromssträckan och kontrollen över fordonet. Utbildningen i upptäckande av risker ska ta åtta timmar och innefatta teoriundervisning och körundervisning, som delvis får ske med simulator. Enligt 14 § i statsrådets förordning om körkort ska minst hälften av utbildningen ges i form av körundervisning. Nästan alla som avlägger körkort genomför den del av utbildningen som avser mörkerkörning på simulator, och majoriteten genomför även körning under hala vägförhållanden på simulator. Däremot genomförs huvuddelen av utbildningen i upptäckande av risker på landsväg och i tätort med faktisk körning i trafiken med bil.¹⁰

Kravet på utbildning i upptäckande av risker fogades till lagen 2018 då det stegvisa avläggandet av körkort för bil i kategori B slopades. Syftet med utbildningen är att i enlighet med den tidigare fördjupningsdelen ge den som avlägger körkort så mångsidiga färdigheter som möjligt att ta hänsyn till de faktorer som inverkar på säkerheten. Utbildningens innehåll motsvarar i stor utsträckning innehållet i den tidigare fördjupningsdelen (se RP 146/2017 rd).

I Transport- och kommunikationsverkets årliga uppföljningsundersökning av nya förare granskas nya förarens tillfredsställelse med förarutbildningen och deras upplevelser av trafiken. Enligt den senaste uppföljningsundersökningen (Traficom, 2025) som baserar sig på materialet från 2024 var det allmänna betyget för de färdigheter som förarutbildningen ger i snitt 4,2 på skalan 1–5. Betyget år 2024 var nästan detsamma som år 2023, men något lägre jämfört med nivån för fem år sedan. Betyget för 2024 låg dock i nivå med det långsiktiga genomsnittet och

¹⁰ Uppföljningsundersökning av nya förare (Traficoms forskningsrapporter och utredningar 15/2025, på finska), s. 28 [Uusien kuljettajien seurantatutkimus 2024 .pdf](#)

över detta för de flesta delområden. Den allmänna tillfredsställelsen med både förarutbildningen och förarexamens innehåll fick medelbetyget 4,1 av dem som svarade, vilket är något lägre än under tidigare år. För flera delområden var skillnaden dock liten jämfört med 2023.

Av de olika delområdena var de som svarade i likhet med tidigare år klart missnöjdast med de färdigheter de fått för körning i svåra förhållanden samt med övningarna i körning i mörker och halt väglag. I den verbala responsen från dem som svarade var de viktigaste temana önskemål om större körundervisningsvolymmer samt att simulatorundervisningen är orealistisk. Det bör emellertid påpekas att svarsgraden på undersökningen som genomfördes i form av en enkät var bara 16 procent och att könsfördelningen bland dem som svarade var snedvriden. Trots detta kan man ändå anta att resultaten av uppföljningsundersökningen i någon mån beskriver nya föräres tillfredsställelse med förarutbildningen.

Nya förare som nyss fått körkort utgör en av de viktigaste riskgrupperna i trafiken. I den nuvarande utbildningen för första körkort och utbildningen i upptäckande av risker har man försökt beakta de riskfaktorer som framhävs i fråga om unga förare, såsom överhastighet och körning i berusat tillstånd. I utbildningen för första körkort ingår undervisning i sådant som har att göra med förarens attityder, såsom berusningsmedels inverkan på körförmågan. Det landsvägskörningsavsnitt som ingår i utbildningen i upptäckande av risker belyser typiska risksituationer på landsväg, där hastigheten har en betydande inverkan på trafiksäkerheten.

För att ingripa i nya personbilsföräres riskbeteende och således främja den allmänna trafiksäkerheten anser man att kraven på utbildningen i upptäckande av risker behöver fördjupas så att förarens riskbeteende beaktas bättre.

Fusk i teoriprovet för förarexamen

I Finland svarar Transport- och kommunikationsverket för ordnandet av det teoriprov som ingår i förarexamen och för övervakningen av det. Mottagare av förarexamen är den serviceproducent som Transport- och kommunikationsverket på basis av upphandling har anförträtt ansvaret för att anordna provet enligt 3 a § i lagen om förarexamensverksamhet (535/1998).

Enligt uppgift från Transport- och kommunikationsverket har fusket vid teoriprovet för förarexamen ökat. Det ökade antalet fuskfall kan delvis förklaras med att fusk upptäcks effektivare än förr. Nuförtiden finns det kameraövervakning i provlokalerna.

I föreskriften om teoriprov för förarexamen förbjuds entydigt att utrustning eller material som kan användas för att fuska i provet tas med till provlokalen, att kopiera provfrågor samt att vidarebefordra provfrågor. Vid de fuskfall som konstaterats i teoriproven har exempelvis mobiltelefoner, hörlurar, annan kommunikationsutrustning eller lagringsmedier eller material eller utrustning som kan användas antingen för att fuska i provet eller kopiera provfrågorna tagits med till provlokalen. I en del fuskfall har mobiltelefon använts för att söka svar, eller så har den som avlagt provet haft en öppen telefonförbindelse med en person utanför provsituationen som har gett svar. I en del fall har den som avlagt provet gett sig ut för att vara någon annan och försökt göra provet för en annan person. År 2024 underkändes teoriprovet på grund av fusk i 103 fall; 61 i teoriprovet för förarexamen och 42 i teoriprovet för yrkeskompetens.

Körkortslagen gör det inte möjligt att påföra särskilda administrativa påföljder vid konstaterade fuskfall, och detta bedöms sänka tröskeln för att försöka fuska. Eftersom en provprestation där eleven fuskat inte visar föraraspirantens verkliga kunnande och därigenom sannolikt försämrar

trafiksäkerheten, anses det behövas en administrativ påföljd för fusk. Bestämmelser om en påföljd gör det möjligt att ingripa i fusk i samband med prov på ett effektivare sätt än förr.

Riksdagens biträdande justitieombudsman har i sitt svar (EOAK/5640/2021, 25.3.2022) tagit ställning för lagstiftning om fusk och ansåg detta vara motiverat bland annat med hänsyn till tillförlitligheten i övervakningen av teoriprovet.

Under de senaste åren har sanktioneringen av provfusk i förarexamen uppmärksamats även i andra nordiska länder.

Nationellt finns det redan bestämmelser om provfusk både i lagen om transportservice (se lag 299/2021, 246 a §, och RP 176/2020 rd) och i lagen om transport av farliga ämnen (se lag 541/2023, 145 §, och RP 220/2021 rd). Lagen om transportservice innehåller en bestämmelse om fusk som konstateras vid avläggande av provet för taxiförare och företagarprevet, enligt vilken provet ska avbrytas och provprestationen underkännas för den som gjort sig skyldig till verksamhet som är att betrakta som fusk. Transport- och kommunikationsverket meddelar därtill ett tidsbundet förbud på sex månader att delta i provet för taxiförare för den som konstateras ha gjort sig skyldig till fusk vid provet.

I lagen om transport av farliga ämnen föreskrivs om svikligt handlande vid det ADR-körtillstånd som krävs av förare av farliga ämnen samt vid provet för säkerhetsrådgivare, och om möjligheten att meddela den som har gjort sig skyldig till fusk ett tidsbundet förbud på sex månader att delta i provet.

Fuskfall har uppdagats inte bara i teoriprovet utan också i körprovet för förarexamen. Det nuvarande förfarandet, där körprovet vid behov avbryts, har upplevts som fungerande och det anses vara tillräckligt när det gäller fusk som uppdagats i körprovet. Med beaktande av kör- och manöverprovets annorlunda karaktär har den som avlägger provet inte lika klar nytta av verksamhet som är att betrakta som fusk som i teoriprovet.

Körförbudsutbildning och uppföljningstid för nya förare

I samband med reformen av körkortslagen 2018 infördes i 37 § i körkortslagen bestämmelser om utbildning i anslutning till körförbud för nya förare (körförbudsutbildning). Genomgången körförbudsutbildning är ett villkor för att körkortet ska återlämnas efter att körförbudet upphört, när en förare har meddelats körförbud för trafikbrott eller återkommande trafikförseelser under två år från det att den första körrätten för bil erhöles. Bestämmelsen tillämpas också på en sådan innehavare av körrätt för motorcykel som inte har körrätt för bil, under två år efter erhållandet av den första körrätten för motorcykel.

Körförbudsutbildningen behandlar riskbeteende och dess inverkan på trafiksäkerheten. Enligt 16 § i statsrådets förordning om körkort omfattar utbildningen fyra timmar.

För att ge körförbudsutbildning krävs tillstånd att driva bilskola. Transport- och kommunikationsverket får godkänna att utbildningen också ges av andra aktörer i trafiksäkerhetsbranschen eller av aktörer inom andra branscher som har den kännedom om trafiksäkerhetsbranschen och det kunnande samt den utbildningserfarenhet som krävs för utbildningen. Vid den tidpunkt då propositionen bereds har 30 andra aktörer i trafiksäkerhetsbranschen gällande tillstånd att ge körförbudsutbildning.

Enligt de resultat av den uppföljande undersökningen av körkortslagen (Traficom, 2020–2022) som är klara kan det preliminärt konstateras att man genom körförbudsutbildningen kunnat

inverka på trafikbeteendet hos unga förare som betett sig riskbenäget. Enligt resultaten gjorde sig 92 procent av de nya förare som meddelats körförbud inte på nytt skyldiga till ett brott som leder till körförbud. Av dem som på nytt begått ett brott som leder till körförbud är de minderårigas andel den minsta, när man jämför 17–19-åriga förare: av 17-åringarna gjorde sig 94 procent inte på nytt skyldiga till ett brott som leder till körförbud, medan 92 procent av 18-åringarna och 82 procent av 19-åringarna inte en andra gång gjorde sig skyldiga till ett brott som leder till körförbud. Dessutom har antalet upprepade körförbud överlag minskat.

Enligt uppföljningsundersökningen av nya förare (Traficoms forskningsrapporter och utredningar 15/2025) var, i likhet med tidigare år, merparten av dem som genomgått körförbudsutbildningen nöjda med utbildningens innehåll. Dessutom upplevde över 60 procent av dem som genomgått utbildningen att den hade haft en inverkan på deras senare körbeteende.

Utöver kravet på att genomgå körförbudsutbildning omfattas nya innehavare av körkort för personbil och motorcykel under två år från det att körkorten beviljats av en strängare uppföljning av trafikförseelser än förare som haft körkort i mer än två år. En ny förare kan under de två första åren meddelas körförbud på grund av återkommande trafikförseelser tidigare än en mer erfaren förare. Bestämmelser om uppföljningstiden finns i 65 § 2 mom. i lagen. Körförbud under uppföljningstiden för nya förare meddelas om återkommande förseelser sker två gånger inom ett år eller tre gånger inom två år. Efter att den tvååriga uppföljningsperioden löpt ut meddelas körförbud för återkommande förseelser om de sker tre gånger på ett år eller fyra gånger på två år.

3 Målsättning

Propositionens syfte är att främja trafiksäkerheten i synnerhet i fråga om de unga.

Målen med justeringen av villkoren för dispens är att mer exakt säkerställa att dispens beviljas för ungas kontinuerliga och väsentliga behov av att färdas. Syftet med förändringarna i förarutbildningen är att förbättra nya förares förmåga att upptäcka och undvika risksituationer. Målet är att förebygga farliga situationer och olyckor i trafiken genom att begränsa minderåriga personbilsförares körning under riskfyllda tider. Det märke som anger att föraren är minderårig syftar till att stödja tillsynen av begränsningen och påverka unga förares värderingar och attityder positivt.

Målet med att ingripa i fusk i teoriprovet för förarexamen är att förbättra nyblivna förares kunskaper och främja trafiksäkerheten. Syftet med utvidgningen av skyldigheten att avlägga körförbudsutbildning är att på ett mera heltäckande sätt än förr styra nyblivna förare som meddelats körförbud till sådan ytterligare utbildning som de behöver och som konstaterats vara effektiv, vilket förebygger nya körförbud och främjar trafiksäkerheten.

Syftet med att slopa skyldigheten att återlämna ett körkort som inte längre är giltigt är att modernisera förfarandet och minska de årliga kostnaderna för Transport- och kommunikationsverket.

4 Förslagen och deras konsekvenser

4.1 De viktigaste förslagen

Justering av villkoren för dispens

Det föreslås att bestämmelserna om villkoren för beviljande av dispens enligt 97 § i körkortslagen justeras på ett övergripande sätt. Paragrafen kompletteras med de villkor som ansökan måste uppfylla. Dessa gäller inlämnandet av ansökan, längden och den tidsmässiga varaktigheten av den regelbundna resa som körs samt handlingar som styrker den ungas behov av att färdas. I paragrafen specificeras även hinder för att bevilja dispens.

Till följd av ändringarna skärps villkoren för dispens jämfört med nuläget på följande sätt.

Det regelbundna behov av att färdas som utgör ett villkor för dispens definieras mer exakt än i dag och kraven på resans längd och tidsmässiga varaktighet skärps. För närvarande definieras det regelbundna behovet av att färdas genom Transport- och kommunikationsverkets föreskrift entydigt endast i fråga om den hobbybaserade grunden, där resor ska ske minst varje vecka. När det gäller resans längd kräver Transport- och kommunikationsverket, utifrån anvisningar och etablerad beslutspraxis, antingen en resa i en riktning på minst fem kilometer till fots eller en resa i en riktning med kollektivtrafik som räcker minst en timme, vilket vårdnadshavaren försäkrar i ansökan. I fortsättningen ska villkoret vara att den unga har ett regelbundet behov av att färdas minst fyra gånger i veckan. Som längd för en resa i en riktning krävs att den är minst sju kilometer till fots när det inte alls finns tillgängliga kollektivtrafikförbindelser, eller som restid minst en och en halv timme vid användning av kollektivtrafik. Vårdnadshavaren ska även fortsättningsvis i dispensansökan försäkra att kraven på behovet av att färdas uppfylls.

De godtagbara handlingar som påvisar behovet av att färdas ska definieras mer exakt än i dag. I fortsättningen ska behovet av att färdas endast kunna påvisas med de handlingar som räknas upp i paragrafen, såsom ett närvarointyg från en utbildningsanordnare över studier på andra stadiet eller ett intyg från en utbildningsanordnare över pågående grundläggande konststudier. Om dispens söks på grund av arbete ska behovet av att färdas påvisas med ett arbetsavtal om ett anställningsförhållande för viss tid som varar minst två månader eller ett anställningsförhållande som gäller tills vidare. Kravet på ett minst två månader långt anställningsförhållande innebär en skärpning jämfört med nuläget, då även kortare arbetsavtal har varit tillräckliga för att påvisa behovet av att färdas till arbetet. Behovet av att färdas till hobbyverksamhet ska påvisas med ett intyg från grenförbundet över målinriktad träning, vilket innebär en skärpning av det redan nu gällande kravet på att hobbyverksamhetens målinriktning ska kunna påvisas, eller med det ovannämnda intyget om grundläggande konststudier. Målet med justeringen av de handlingar som beskriver resan och behovet av att färdas är att mer exakt än tidigare säkerställa att dispens beviljas för ungas kontinuerliga och väsentliga behov av att färdas.

Som en förutsättning för dispens föreslås också att den unga personen inte har meddelats körförbud eller temporärt körförbud och att han eller hon inte tidigare har meddelats körförbud. För närvarande kan en 17-åring få dispens trots körförbud. Om den unga får dispens får han eller hon dock delta i förarexamen och avlägga körkort för kategori B först när körförbudet har löpt ut. Syftet med ändringen är att förbättra trafiksäkerheten.

I 32 § föreslås en ändring för att göra lagstiftningen mer konsekvent, enligt vilken skyldigheten att medföra och visa upp dispens vid körning, som fastställs i 97 §, flyttas till 32 §. Där finns redan en motsvarande skyldighet för andra typer av tillstånd. Underlåtenhet att uppfylla skyldigheten att medföra tillståndet ska omfattas av samma bestämmelse som för övriga tillstånd enligt 32 §, dvs. möjligheten i 93 § 2 mom. att påföra föraren en avgift för trafikförseelse på 40 euro. Ändringen stöder trafikövervakningen.

Utökning av omfattningen av och kraven för utbildningen i upptäckande av risker

Det föreslås att den utbildning i upptäckande av risker som föreskrivs i 35 § 2 mom. i körkortslagen ändras genom att utöka utbildningskraven i fråga om den teori- och körundervisning som ingår i den.

Utökningarna av utbildningskraven gäller i synnerhet hur förarens eget beteende och konsekvenserna av det avspeglas i trafiksäkerheten. Syftet med ändringen är att möjliggöra en djupare personlig inläring än nu genom att utnyttja element enligt den högre nivån i GDE-matrisen¹¹. För den som avlägger körkort gör ändringen det möjligt att i större utsträckning fundera på olika risksituationen redan innan körkortet erhålls.

På grund av de föreslagna tilläggen till utbildningskraven utökas utbildningen med fyra timmar. Utbildningens totala omfattning ska därefter vara 12 timmar, varav minst fem timmar ges som körundervisning. I praktiken ökar alltså omfattningen av utbildningen i upptäckande av risker med en körlektion och tre teorilektioner. Utbildningsanordnaren ska kunna fördela de 12 timmarna för utbildningen i upptäckande av risker mellan körundervisning och teori även på annat sätt, så länge minimikravet på den körundervisning som ska ingå i utbildningen uppfylls. Genom att utöka timantalet enligt förslaget säkerställs det att det är möjligt att genomföra kraven på utbildningsinnehållet i praktiken. Dessutom säkerställs det att utbildningen inte utvecklas på bekostnad av de gällande utbildningskraven och utbildningsinnehållen.

Dessutom ska bestämmelsen om utbildning i upptäckande av risker preciseras så att högst hälften av den körundervisning som ingår i utbildningen får ges på simulator. Ändringen skulle minska mängden simulatorundervisning med mindre än en tredjedel från den nuvarande nivån. För närvarande har Transport- och kommunikationsverket tolkat lagen och den med stöd av lagen utfärdade statsrådsförordningen om körkort så, att högst tre och en halv timmar av körundervisningen inom utbildningen i upptäckande av risker får ges med simulator. I fortsättningen ska den tillåtna mängden vara två och en halv timmar. När utbildningen i upptäckande av risker förlängs minskar simulatorundervisningens relativa andel av utbildningens totala omfattning. Ändringen förtydligar lagstiftningen och dess tolkning samt möjliggöra ett mer mångsidigt utbud av körundervisning inom utbildningen i upptäckande av risker för dem som avlägger körkort för kategori B.

Behovet av ytterligare förändringar i förarutbildningen ska bedömas mer omfattande i samband med det lagstiftningsprojekt som inletts för att genomföra det nya körkortsdirektivet.

Förbud mot körning nattetid

Det föreslås att körrätten för kategori B för minderåriga 17-åringar begränsas av trafiksäkerhetsskäl. Enligt förslaget ska körrätten inte vara i kraft nattetid klockan 00–05 fram till att föraren fyller 18 år. Bestämmelser om denna begränsning ingår i den nya 5 a §.

Det är motiverat att hänföra begränsningen till nattetid med tanke på både olycksstatistiken och ungas behov av att färdas. Vid beredningen av propositionen har det bedömts att ett förbud mot körning nattetid minskar antalet olyckor med personskada som inträffar nattetid bland 17-åriga förare, och att en motsvarande trafiksäkerhetshöjande effekt för unga inte kan uppnås till

¹¹ Hatakka, Keskinen, Glad, Gregersen, Hernetkoski, 2002. Goals for Driver Education (GDE) är en matris som beskriver förarutbildningen som helhet och i hierarkisk struktur. Matrisen omfattar förarens kunskaper och färdigheter, faktorer som ökar risker och självutvärdering samt relaterar dessa till allmänna livsfärdigheter, körmålsättning, hantering av trafiksituationer och fordonshantering.

exempel enbart genom att öka omfattningen av förarutbildningen. Under åren 2020–2024 inträffade 20 procent av de olyckor med personskada där 17-åriga förare var inblandade klockan 00–05.

Genom tidpunkten för begränsningen är strävan att minimera begränsningens negativa effekter för unga och trygga möjligheterna att färdas till studier, arbete och hobbyer.

Den statistik över olyckor nattetid bland 17–19-åringar som beskrivs i avsnitt 2 i propositionen talar för att begränsningen avgränsas till att gälla endast 17-åriga personbilsförare. Enligt olycksstatistiken är olyckor bland 17-åriga personbilsförare mer koncentrerade till nattetid än olyckor bland 18- och 19-åriga personbilsförare. En begränsning av körrätten som gäller endast minderåriga förare säkerställer att begränsningens negativa konsekvenser för ungas sysselsättning blir så små som möjligt. En begränsning som gäller alla personbilsförare i samma ålder är enhetlig och enkel att tolka.

Kommunikationsministeriet har utrett hur begränsningen kan genomföras i praktiken. Ministeriet har bitt Europeiska kommissionens generaldirektorat för transport och rörlighet lämna sin åsikt om tillämpligheten av de specialvillkor som anges i körkortsdirektivet på situationen och om det är möjligt att begränsa körrätten utan anteckning om specialvillkor. Enligt kommissionen kan en nationell, kortvarig begränsning av körrätten genomföras utan anteckning om specialvillkor på körkortet. Begränsningen av körrätten framgår av körkortslagen och det behöver inte göras någon anteckning i körkortsregistret. Fördelen med detta genomförandesätt är att körkortet inte behöver förnyas på grund av att specialvillkoret upphör. Det skulle inte vara ändamålsenligt att behöva förnya körkortet en kort tid efter att körrätten erhållits. Upphörandet av ett specialvillkor skulle förutsätta att man personligen besöker Transport- och kommunikationsverkets tjänsteleverantörs verksamhetsställe och ändringen skulle medföra kostnader (2026 kostade det 32 euro att ändra ett specialvillkor (körkortsansökan)). Dessutom sparar man de kostnader som skulle behövas för att utveckla verkets system, om det inte behöver införas ett nytt specialvillkor.

I övervakningssituationer granskar polisen med hjälp av körkortet förarens körrätt och födelsetid och kontrollerar vid behov uppgifterna i körkortsregistret. Polisen svarar för övervakningen av att begränsningen efterlevs inom ramen för trafikövervakningen och av denna orsak är begränsningens effekt också beroende av polisens övervakningsresurser.

Efter att lagen trätt i kraft gäller begränsningen alla innehavare av körkort för kategori B som är under 18 år. Förare som har fått körkort för kategori B före ikraftträdandet av ändringen men som fortfarande är under 18 år ska informeras om den kommande begränsningen som också gäller dem. Det är motiverat att hänföra begränsningen inte bara till nya körrätter utan också till tidigare beviljade körrätter, om innehavaren fortfarande är under 18 år, med avseende på enhetligheten, begränsningens syfte och övervakningen. Övervakningen av efterlevnaden av begränsningen skulle försvåras, om begränsningen inte utsträcks till att gälla även 17-åriga förare som fått körkort för kategori B redan tidigare.

Begränsningen gäller inte 17-åriga innehavare av körkort för kategori B när de kör fordon som förutsätter körrätt för kategori B.

Begränsningen av körrätten ska gälla i Finland utom Åland.

För att säkerställa efterlevnaden av begränsningen och dess effekt ska det vara möjligt att utmäta straff för körning i strid med begränsningen. Efterlevnaden är nära kopplad till begränsningens faktiska effekt, till exempel att förebygga riskbeteende nattetid och eventuella olyckor. De

alternativa straffbestämmelser som bedömts vid beredningen av propositionen beskrivs i avsnitt 5.1.

Körning i strid med begränsningen ska enligt förslaget betraktas som gärningar som överskrider körrätten och som förande av fortskaffningsmedel utan behörighet. Som påföljd för körning i strid med begränsningen ska föraren i regel dömas till böter vid bötesförfarande och meddelas körförbud, om inte brottsmålet behandlas i domstol enligt ordningen för behandling av brottsmål. Bestämmelser om förande av fortskaffningsmedel utan behörighet finns i strafflagen (39/1889), och straffskalan omfattar allt från böter till fängelse i högst sex månader. För minderåriga tillämpas dock en lindrigare straffskala, och minderåriga döms i regel inte till ovillkorligt fängelsestraff.

Den föreslagna påföljden motsvarar rådande praxis, där enkla och klara körförbudsbrott behandlas vid bötesförfarande enligt lagen om föreläggande av böter och ordningsbot, körrättsinnehavaren meddelas temporärt körförbud och ett körförbudsärende som leder till körförbud för viss tid behandlas inom polisinsatstens tillståndsförvaltning. Påföljden överensstämmer således med de nuvarande verksamhetsmodellerna. En tillräcklig och effektiv påföljd främjar efterlevnaden av begränsningen. Under beredningen har man bedömt att risken för att meddelas körförbud effektivt ska styra unga förarens trafikbeteende i en trafiksäkrare riktning.

I trafik- och transportregistret ska bilen ha en myndig ägare eller innehavare. Bestämmelser om att låta någon annan köra ett fordon finns i körkortslagen. Enligt 33 § får ett fordon inte överlämnas för att köras av någon som inte har körkort eller körrätt enligt denna lag. Den som överlämnar ett fordon i någon annans bruk ska försäkra sig om att denna har den körrätt som krävs. Enligt 93 § 1 mom. 3 punkten ska den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot bestämmelsen i 33 § om att låta någon annan köra ett fordon för körkortsförseelse dömas till böter. Propositionen ändrar inte den nuvarande situationen i detta hänseende.

Märke som anger att föraren är minderårig

Det föreslås att lagen utökas med en ny 51 a §, genom vilken 17-åriga förare av fordon som förutsätter körrätt för kategori B åläggs att förse fordonet med ett märke som anger att föraren är minderårig och som fästs på fordonet.

Med hjälp av det märke som anger att föraren är minderårig kan man enklare urskilja 17-åriga förare i trafiken som omfattas av förbudet mot körning nattetid och således stödja övervakningen av att förbudet efterlevs. Genom skyldigheten att förse fordonet med märke försöker man också främja trafiksäkerheten genom att påverka unga förarens värderingar och attityder i trafiken, såsom att motivera till ett ansvarsfullt trafikbeteende där andra tas i beaktande. Enligt undersökningar är de första två åren den mest riskfyllda tiden för nyblivna förare och om en ung förare är omogen ökar olycksrisken.

Märket kan även stödja övriga trafikanter förutseende körning. Märket signalerar att ett fordon som förutsätter körrätt för kategori B framförs av en yngre, mindre erfaren förare. Andra fordonsmärkningar används redan för att stödja förutseende körning, såsom övningskörningstriangel, märke för skolskjuts och vissa tidigare märkningar som anger hastighetsbegränsning, t.ex. på bussar.

Även bland andra unga än så kallade riskförare förekommer oförsiktigt trafikbeteende, som man försöker dämpa med skyldigheten att förse fordonet med märke, och av denna orsak förutsätts att användningen av märket ska vara åldersbaserad. Skyldigheten upphör när föraren fyller 18

år. Det är motiverat eftersom föraren då uppnår minimiåldern för körkort för kategori B enligt EU:s körkortsdirektiv och körkortslagen. För förare som uppnått minimiåldern gäller i Finland inga ytterligare skyldigheter som motsvarar skyldigheterna i förslaget.

Märket fästs på fordonets bakre del och kan tas bort när en annan person, t.ex. en familjemedlem, använder det fordon som den unga föraren normalt kör.

Tillgången på och tillverkningen av märken som anger att föraren är minderårig följer marknadsvillkor. Bestämmelser om märkets storlek och utseende, såsom färgsättning, form och storlek och att materialet ska vara icke reflekterande, föreslås ingå i statsrådets förordning om körkort.

Det föreslås även att 93 § i lagen får en bestämmelse om påföljden av brott mot skyldigheten att förse fordonet med ett märke. Om föraren bryter mot skyldigheten ska han eller hon kunna påföras en avgift för trafikförseelse på 100 euro.

Påföljd av fusk i teoriprovet för förarexamen

Det föreslås att lagens 5 kap. utökas med en ny 54 a § om fusk i teoriprovet för förarexamen. I paragrafen definieras vad som avses med fusk och föreskrivs möjligheten att påföra en administrativ påföljd för den som har gjort sig skyldig till fusk i teoriprovet för förarexamen.

Provet för en person som deltar i teoriprovet för förarexamen ska kunna avbrytas och provprestationen underkännas, om den person som deltar i provet under provet konstateras göra sig skyldig till fusk. Transport- och kommunikationsverket får meddela ett tidsbundet förbud på sex månader att delta i provet för examinanden. Längden på det föreslagna tidsbundna förbudet motsvarar den nordiska nivån.

Paragrafen innehåller även bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att föreskriva praktiska åtgärder för att förebygga fusk före och under provtillfället.

På grund av den nya 54 a § preciseras även 53 § om hur förarexamen är uppbyggd och hur den genomförs samt 95 § om ändringssökande.

Utvidgningen av skyldigheten att avlägga körförbudsutbildning

Det föreslås att kravet i 37 § om att genomgå körförbudsutbildning ska utvidgas från kategorierna A och B till de lägre kategorierna AM och T. I fortsättningen förutsätts det att också innehavare av körkort för kategorierna AM/120, AM/121 och T som meddelats körförbud under två år från det att den första körrätten i de ovannämnda kategorierna erhöles ska genomgå körförbudsutbildning. Det föreslås även att kravet ska utvidgas till att gälla de förare som har temporärt körförbud i de ovannämnda kategorierna. Utvidgningen av kravet att genomgå körförbudsutbildning från innehavarna av körkort för motorcykel och personbil till att omfatta även innehavarna av körkort för moped, lätt fyrhjuling och traktor samt de förare som meddelats temporärt körförbud i alla dessa kategorier syftar till att påverka attityderna till trafiken och trafikbeteendet hos förare som betar sig riskbenäget. I en del av fallen kan man påverka attityderna i ett tidigare skede än nu, i början av förarkarriären.

Av dem som innehar körkort för kategori BE och av dem som höjt sin körkort till kategori A och som har körkort för personbil och har meddelats körförbud är det inte ändamålsenligt att förutsätta genomgången körförbudsutbildning. De aktuella körkortskategorierna avläggs vanligtvis senare och de kan inte vara en persons första körrätter i grupp 1. Av denna orsak har

man bedömt att körförbudsutbildningen inte har lika betydande inverkan på trafiksäkerheten i dessa fall som när den genomgås av en nybliven förare.

Slopandet av skyldigheten att återlämna ett körkort

Det föreslås att nuvarande praxis, där ett tidigare utfärdat finskt körkort ska återlämnas till myndigheten när det nya körkortet överlämnas, ska slopas i enlighet med Transport- och kommunikationsverkets produktivhetsprogram. Den föreslagna ändringen innebär en normavveckling.

Övriga ändringsförslag

I lagen föreslås en ändring som ska göra det möjligt att visa upp vissa av Transport- och kommunikationsverkets tillstånd elektroniskt.

Det föreslås även att det i lagen preciseras att inte heller temporärt körförbud utgör något hinder för att avlägga förarexamen, om polisen har ålagt personen att avlägga ett nytt körprov.

Dessutom föreslås ändringar som förtydligar och preciserar lagstiftningen och tolkningen av den.

4.2 De huvudsakliga konsekvenserna

De huvudsakliga konsekvenserna av propositionen riktar sig till nya och unga förare, särskilt 17-åringar.

Den samlade helhet som de föreslagna ändringarna utgör bedöms förebygga risksituationer i trafiken och vägtrafikolyckor bland 17-åringar samt förbättra nya förares förmåga att upptäcka och undvika risksituationer. Åtgärder som bidrar till att skydda ungas liv och hälsa och främja trafiksäkerheten för unga har även positiva effekter för trafiksäkerheten för andra trafikanter. Bedömningarna av konsekvenserna för trafiksäkerheten grundar sig på riktgivande expertutlåtanden och är förenade med olika osäkerheter.

Enligt uppföljningsundersökningen av nya förare (Traficoms forskningsrapporter och utredningar 15/2025) är åldersdispensernas popularitet störst i Österbotten. I Nyland söks och beviljas åldersdispens i minst utsträckning i förhållande till antalet 17-åringar. Största delen av åldersdispenserna beviljas män. Det innebär att de föreslagna bestämmelserna om förbud mot körning nattetid och om skyldighet att märka fordon främst riktar sig till unga män bosatta i andra landskap än Nyland. En precisering av villkoren för beviljande av dispens bedöms i sin tur minska antalet åldersdispenser särskilt i städer och i deras närområden, där kollektivtrafiken är mer utvecklad.

De föreslagna ändringarna medför vissa ekonomiska konsekvenser för hushållen samt vissa sociala konsekvenser för enskilda personer och hushåll. Därtill uppstår ekonomiska konsekvenser för företag och myndigheter.

4.2.1 Konsekvenser för trafiksäkerheten

Ändringarna i bestämmelserna om beviljande av dispens bedöms sammantaget ha en positiv inverkan på trafiksäkerheten. Beroende på förändringar i färd sätt kan ändringarna i vissa fall även medföra negativa konsekvenser för trafiksäkerheten.

De föreslagna skärpningarna av villkoren för beviljande av dispens minskar antalet dispensansökningar och antalet personer som beviljas dispens. I beredningen har det bedömts att antalet ansökningar och dispenser kan minska med cirka en tredjedel. För närvarande har antalet ansökningar stabiliserats på cirka 22 000 per år. Om antalet ansökningar minskar med en tredjedel uppgår det framöver till cirka 14 000–15 000 per år. En minskning av antalet dispenser med en tredjedel innebär att antalet dispenser minskar med upp till cirka 7 000 per år. Under de senaste åren har det beviljats drygt 20 000 dispenser per år. Den totala omfattningen av minskningen kan inte bedömas med säkerhet.

Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det centralt vilket färdmedel de 17-åringar som inte längre uppfyller villkoren för dispens använder i fortsättningen. Om unga i större utsträckning börjar förflytta sig till fots, med cykel, med kollektivtrafik eller som passagerare i en personbil som framförs av någon annan, är konsekvenserna för trafiksäkerheten sannolikt positiva. Om förändringen i färd sätt däremot leder till användning av andra motorfordon, såsom moped eller terränghjuling, kan konsekvenserna vara negativa, eftersom användning av personbil är säkrare än användning av sådana andra motorfordon. Den negativa effekten begränsas av att det antal kilometer som körs med andra motorfordon sannolikt är mindre än med personbil.

Att personer som har meddelats körförbud lämnas utanför dispenssystemet är ur trafiksäkerhetssynpunkt en positiv förändring. Den trafiksäkerhetsfrämjande effekten är dubbel: dels kan åtgärden dämpa ungas risktagande innan det blir möjligt att ansöka om dispens, för att ett sådant hinder inte ska uppstå i framtiden, dels förebyggs nya risksituationer genom att dispens inte beviljas personer som konstaterats vara riskbenägna.

Utvecklingen och utvidgningen av utbildningskraven för utbildningen i upptäckande av risker kan på lång sikt ha en positiv inverkan på trafiksäkerheten och förbättra nya förarens förmåga att agera i olika förhållanden. Genom ändringen får personer som avlägger körkort för kategori B framöver även undervisning om trafiksituationer som har samband med förarens riskbeteende. Eftersom utbildning i upptäckande av risker är en förutsättning för att avlägga körkort för kategori B, riktar sig ändringen till samtliga framtida innehavare av körkort för kategori B. Den ändring som gäller den körundervisning inom utbildningen i upptäckande av risker som genomförs med simulator och som syftar till att förtydliga lagstiftningen bedöms ha mindre trafiksäkerhetsfrämjande effekter genom att det framöver finns möjlighet att erbjuda den som avlägger körkort en mer mångsidig körundervisning och ökad interaktion med körundervisningens lärare. Transport- och kommunikationsverkets uppföljningsundersökning av nya förare visar att det i den respons som erhållits från personer som avlagt körkort har framkommit önskemål om större mängd körundervisning samt kritik mot simulatorundervisningens bristande realism. Genom ändringen skulle eventuella skillnader i körkortstagarnas färdigheter i viss mån kunna utjämnas i och med att omfattningen av undervisning som ges med bil respektive simulator närmar sig varandra.

I takt med att åldersdispenser har blivit vanligare har antalet personbilsolyckor nattetid ökat bland 17-åringar, till skillnad från olyckor som inträffar under andra tider på dygnet. Av denna anledning förväntas ett förbud mot körning nattetid ha en tydligt positiv inverkan på trafiksäkerheten. De faktiska konsekvenserna av förbudet för trafiksäkerheten beror dock på i vilken utsträckning begränsningen följs. Under beredningen av propositionen har man bedömt att största delen av de innehavare av körkort för kategori B som inte fyllt 18 år sannolikt kommer att iaktta den begränsning som föreslås i propositionen. Bedömningen stöds av att andelen unga som gör sig skyldiga till trafikbrott redan i dag är mycket liten i förhållande till det totala antalet unga förare. De ungas trafiksäkerhetsattityder kan dock väsentligt inverka på hur begränsningen

iakttas. Man har sett att i synnerhet andra unga och de ungas föräldrar påverkar de ungas attityder.¹²

Man har även bedömt att polisens möjligheter att övervaka iakttagandet av begränsningen inverkar på iakttagandet av den. De brott som kommer till polisens kännedom är i huvudsak just sådana som avslöjas genom övervakning. Den centrala betydelsen av övervakning och sanktioner framkom tydligt även i undersökningen om de ungas trafiksäkerhetsattityder¹³: enligt de ungas svar var övervakning och straff, efter kunskap om trafikregler, de faktorer som påverkade deras attityder mest. De åtgärder som föreslås i propositionen ska övervakas i samband med den övriga trafikövervakningen. De böter och det körförbud som följer av körning i strid med begränsningen bedöms bidra till att begränsningen iakttas.

Eftersom 20 procent av de olyckor bland 17-åriga förare som ledde till personskador inträffade klockan 00–05 åren 2020–2024 har man uppskattat att förbudet mot körning nattetid skulle minska antalet olyckor bland 17-åringar. Det är sannolikt att en betydande andel av de 17-åriga förarna skulle iakttas förbudet. Förbudet skulle iakttas sämst av förare utan körkort och av förare som i övrigt uppvisar ett särskilt riskbeteende. Om förbudet skulle förhindra hälften av olyckorna som inträffar nattetid, skulle personskadeolyckorna bland 17-åringar minska med 10 procent och dödsolyckorna med 20 procent. Om körning nattetid inte förbjuds förblir antalet olyckor som inträffar nattetid sannolikt oförändrat.

Förbudet mot körning nattetid kan också minska ungas körförbudsbrott, eftersom resultaten av den uppföljande undersökningen av körkortslagen visar att nyblivna förares körförbudsbrott i huvudsak inträffar nattetid. Det är också sannolikt att förbudet bidrar till att utesluta problem som hänför sig till alkohol och transport av passagerare. Man kan anta att ett förbud som riktar sig till de yngsta personbilsförarna har en långsiktigare positiv inverkan, eftersom tilltagande körerfarenhet ökar förarens beredskap att identifiera olika risksituationer och agera ansvarsfullt i trafiken.

Det är emellertid möjligt att förarna inte iakttar den begränsning som föreslås i propositionen, även om detta bedöms osannolikt. En annan identifierad risk är att begränsningen inte leder till att trafiksäkerheten bland unga förbättras trots att den iakttas. Riskbenäget trafikbeteende hos minderåriga personbilsförare kan i stället förekomma vid någon annan tid på dygnet, till exempel på kvällen före den tidpunkt då förbudet mot körning nattetid börjar gälla, vilket kan ha negativa konsekvenser för andra trafikanter. Samtidigt kan övrig trafik i viss mån dämpa ett eventuellt riskbenäget trafikbeteende. Alternativt kan minderåriga förare under begränsningstiden övergå till att framföra andra fordon än sådana som kräver körkort för kategori B, till exempel moped, vilket skulle öka olyckorna i dessa andra fordonsklasser. Innan åldersdispenser blev vanligare var dock antalet olyckor nattetid bland 17-åringar med andra motorfordon klart lägre än det nuvarande antalet personbilsolyckor. Mot denna bakgrund framstår det som sannolikt att ett förbud mot körning nattetid med personbil skulle minska det totala antalet olyckor, även om olyckor med moped och motorcykel skulle öka något.

¹² Timo Lajunen och Türker Özkan; Miten nuorten liikenneturvallisuusasenteita voitaisiin parantaa? Kirjallisuuskatsaus, asiantuntijahaastattelut ja kyselytutkimus. Suomalainen Liikennetutkimuskeskus Oy.

¹³ Timo Lajunen och Türker Özkan; Miten nuorten liikenneturvallisuusasenteita voitaisiin parantaa? Kirjallisuuskatsaus, asiantuntijahaastattelut ja kyselytutkimus. Suomalainen Liikennetutkimuskeskus Oy.

Märket som anger att föraren är minderårig underlättar övervakningen av förbudet mot körning nattetid och trafikövervakningen i allmänhet, förutsatt att märket används på det sätt som föreskrivs. Skyldigheten för 17-åriga förare av fordon som förutsätter kör rätt för kategori B att förse fordonet med märket kan förbättra den allmänna trafiksäkerheten. De första två åren är den mest riskfyllda tiden för nyblivna förare och om en ung förare är omogen ökar olycksrisken. Märket kan motivera en ung och nybliven förare att köra mer ansvarsfullt än förr och att ta bättre hänsyn till andra. Strävan med skyldigheten att förse fordonet med märke är att påverka förarnas värderingar och attityder och att dämpa risktagandet i trafiken. Å andra sidan kan en nybliven förare urskiljas i trafiken med hjälp av märket, vilket kan öka exempelvis förarens osäkerhet i trafiken. Märket kan ha en positiv inverkan och öka framförhållningen, om andra förare kan ta bättre hänsyn till nyblivna förare på grund av märket.

Risken är att den föreslagna skyldigheten inte iakttas och att förarna inte fäster märket på fordonet innan de börjar köra. Om märket inte används, inverkar det negativt på övervakningen av iakttagandet av förbudet mot körning nattetid och dess effektivitet. I beredningen har det dock bedömts att största delen av de förare som beviljats kör rätt med stöd av åldersdispens skulle iaktta märknings skyldigheten, vilket minskar risken för att skyldigheten inte fyller sitt syfte. Å andra sidan, även om skyldigheten skulle iakttas, finns det en risk för att användningen av märket inte påverkar förarens trafikbeteende och inte styr den unga att köra tryggt på önskat sätt. Det är också möjligt att märket får oavsiktliga konsekvenser, såsom en försämrande effekt på andra trafikanter beteende, och att märket för minderåriga förare på samma sätt som den tidigare hastighetsbegränsningen 80 km/h för nyblivna förare (det s.k. 80-märket) ökar oönskat trafikbeteende. Oönskat beteende hos andra trafikanter, såsom riskfyllda omkörningar, kan orsaka farliga situationer. Dessutom kan samma praktiska problem hänföra sig till märket som anger att föraren är minderårig och som fästs bak på bilen som till användningen av den löstagbara triangel som används för att känneteckna undervisningsfordon. När det gäller dessa trianglar har man upptäckt praktiska problem när det gäller till exempel fästningsmekanismens lämplighet för olika bilmodeller och också väderförhållanden kan påverka fästandet av märket. Trafiksäkerhetskonsekvenserna av märket som anger att föraren är minderårig kan inte förutsägas med säkerhet.

Försöken till fusk kan minska och examinandernas motivation att studera teoriundervisningens innehåll kan öka, om ett tidsbundet förbud att delta i provet kan påföras för verksamhet som är att betrakta som fusk. En administrativ påföljd kan på längre sikt ha positiva konsekvenser för trafiksäkerheten.

Utvidgningen av kravet på avläggande av körförbudsutbildning till kategorierna AM och T samt till förare som meddelas temporärt körförbud kan minska unga förarens riskbeteende samt inverka positivt på förarens attityder. Enligt de resultat av den uppföljande undersökningen av körkortslagen som är klara gjorde under granskningsperioden cirka tre procent av de nya personbilsförarna sig skyldiga till brott som leder till körförbud efter att de fått kör rätt. Med stöd av de resultat av den uppföljande undersökningen av körkortslagen som är klara förefaller det att unga förarens körrättshistoria har ett starkt samband med hur säkert de kan agera i trafiken. En utvidgning av körförbudsutbildningen kan således också inverka på sannolikheten att föraren på nytt gör sig skyldig till körförbud. Dessutom hade enligt resultaten körförbudsutbildningen den största effekten uttryckligen på de yngre förarna, dvs. 17-åringarna.

4.2.2 Ekonomiska konsekvenser

Konsekvenser för hushållen

En precisering av villkoren för beviljande av dispens bedöms i princip inte ha några direkta ekonomiska konsekvenser för hushållen. Ekonomiska konsekvenser kan dock uppstå i sådana fall där en ung person till följd av ändringen inte längre kan utnyttja exempelvis familjens personbil för sina skolresor och det därför behöver anskaffas ett alternativt färdmedel för den ungas resor. Underlåtenhet att vid körning medföra dispens kan framöver, på motsvarande sätt som för andra tillstånd, leda till att en avgift för trafikförseelse på 40 euro påförs. Avgiften för trafikförseelse skulle ha ekonomiska konsekvenser för den förare som bryter mot skyldigheten.

De ändringar som hänför sig till kraven när det gäller utbildningen i upptäckande av risker och det ökade antalet utbildningstimmar inverkar på priset för utbildningen i upptäckande av risker och därmed på körkortets pris. En ökning av den teoriundervisning som ingår i utbildningen med tre timmar höjer priset på utbildningen med uppskattningsvis 30–60 euro. En ökning av den körundervisning som ingår i utbildningen med en timme höjer priset på utbildningen med uppskattningsvis 100 euro. Dessutom bedöms begränsningen av simulatorundervisningen höja utbildningens pris med i snitt cirka 50 euro jämfört med nuläget. Vid tidpunkten för utarbetandet av regeringens proposition är priset på utbildningen i upptäckande av risker i snitt 200–360 euro. Till följd av ändringarna skulle priset på utbildningen i upptäckande av risker öka med uppskattningsvis 180–210 euro och herefter uppgå till cirka 380–570 euro. Prisökningen för denna del av förarutbildningen är relativt sett rätt stor men i euro räknat ändå ganska liten. Højningen av körkortets pris gäller både dem som avlägger körkort via bilskola och dem som avlägger körkort med undervisningstillstånd.

I propositionen föreslås det att de ändringar som gäller utbildning i riskidentifiering ska träda i kraft den 1 oktober 2026. Under den övergångsperiod på flera månader som föregår ikraftträdandet av ändringarna har de som inlett utbildningen i riskidentifiering möjlighet att slutföra utbildningen med det innehåll och de timkrav som anges i den gällande lagen och föreskriften samt att avlägga körprov.

Förbudet mot körning nattetid har konsekvenser för ännu inte myndiga förare som avlägger körkort för kategori B och som fått körkort med åldersdispens eller på grund av studier inom yrkesinriktad förarutbildning. I fortsättningen är en 17-åring körrätt för kategori B inte i kraft klockan 00–05, och körning nattetid av ett fordon som kräver körkort för kategori B, såsom personbil eller paketbil, är inte tillåten. En begränsning av körrätten som hänför sig till natten gör det dock fortfarande möjligt för unga att färdas till arbete, studier och hobbyer under morgonen, dagen och kvällen.

Om en 17-årig har behov av att förflytta sig självständigt även på natten, kan förbudet mot körning nattetid med en bil som kräver körrätt för kategori B leda till att vissa hushåll behöver skaffa ett alternativt fortkaffningsmedel. Kostnaden för exempelvis ett lätt motorfordon varierar beroende på om behovet är tillfälligt eller återkommande, och om fordonet behöver köpas som eget. Behovet av ett fordon för körning nattetid skulle vara kortvarigt och upphöra när den unga fyller 18 år. Detta behov uppskattas beröra en liten andel av hushållen där den ungas behov av att färdas inte kan tillgodoses på annat sätt.

Om förbudet bryts skulle föraren i princip dömas till böter och påföras körförbud. Böterna, vars storlek vid utarbetandet av propositionen uppskattas till 60–120 euro, har ekonomiska konsekvenser för unga förare. Körförbud kan inverka negativt på exempelvis minderåriga förares arbete eller studier, om det inte finns några alternativa sätt att färdas.

Den bestämmelse där det förutsätts att ett märke som anger att föraren är minderårig ska användas har konsekvenser för enskilda. Den som kör ett fordon som kräver körrätt för kategori B ska skaffa det föreskrivna märket och fästa det på fordonet. Med hjälp av märket kan 17-åriga

personbilsförare urskiljas i trafiken. Under beredning av propositionen har det bedömts att kostnaderna för märket blir små för den enskilda. Om priset för märket ligger nära konsumentpriset för den undervisningstriangel som används i körundervisningen skulle det kosta 5–10 euro. Påföljden för en förare som bryter mot skyldigheten att förse fordonet med ett märke är en avgift för trafikförseelse på 100 euro. Skyldigheten att förse fordonet med ett märke kräver inte att hushållet skaffar ett separat fordon, eftersom märket vid behov kan tas bort från den ungas fordon, vilket gör att fordonet även kan användas av andra personer.

Utvidgningen av körförbudsutbildning till förare som fått kör rätt för kategorierna AM och T och som meddelats körförbud och till förare som meddelats temporärt körförbud ökar inte kostnaderna för att skaffa körkort. Kostnaderna för körförbudsutbildningen (i snitt 150 euro) drabbar endast de förare som har meddelats körförbud på grund av sitt eget trafikbeteende. En förare som upprepade gånger meddelats körförbud under den tvååriga uppföljningsperioden ska genomgå körförbudsutbildningen upprepade gånger. Den tvååriga uppföljningsperioden börjar från början efter att en ny körkortskategori avlagts. De som deltar i körförbudsutbildningen behöver ytterligare utbildning om en säker körstil och hänsyn till andra trafikanter för att undvika riskbeteende. Utbildningen fokuserar på att man ska reflektera över sitt eget agerande. Kostnaden kan betraktas som skälig när man beaktar att utbildningen krävs endast av dem som förfarit i strid med trafikreglerna.

Ändringen av förfarandet för förstörande av gamla körkort minskar hushållens börda, eftersom det gamla körkortet inte längre behöver lämnas tillbaka till myndigheten. Ändringen är motiverad, eftersom ungefär två tredjedelar av dem som får ett nytt körkort för närvarande låter bli att lämna tillbaka sitt gamla körkort i strid med anvisningarna i Transport- och kommunikationsverkets följebrev. Körkortet är inte ett officiellt identitetsbevis, så även om det gamla körkortet inte förstörs i strid med anvisningarna för det nya förfarandet, bedöms det inte medföra någon betydande risk för enskilda.

Konsekvenser för företag

Förtydligandet av kriterierna för dispens minskar sannolikt antalet ansökningar om dispens, antalet beviljade dispenser och därmed antalet 17-åringar som tar körkort för kategori B, vilket kan påverka bilskolornas verksamhet negativt. Den negativa effekten bedöms som liten, eftersom de personer som efter ändringen inte längre beviljas dispens sannolikt avlägger körkort för kategori B efter att de fyllt 18 år.

Ändringarna av villkoren för beviljande av dispens bedöms inte ha betydande konsekvenser för dem som utfärdar intyg över ungas behov av att färdas, det vill säga utbildningsanordnare, arbetsgivare eller grenförbund. Dessa aktörer har utfärdat motsvarande intyg inom ramen för sina resurser under flera år, och uppgiften är inte ny för dem. När antalet årliga dispensansökningar minskar innebär det även ett mindre antal utfärdade intyg. Utfärdandet av intyg underlättas och stöds fortsatt av de formulärmallar som Transport- och kommunikationsverket tillhandahåller och som kan användas fritt.

De ändringar som hänför sig till utbildningen i upptäckande av risker och förlängningen av utbildningen med fyra timmar bedöms ha positiva konsekvenser för bilskolorna och andra av Transport- och kommunikationsverket godkända aktörer som ger utbildning i upptäckande av risker. Ändringen ökar aktörernas intäkter eftersom utbildning ges i större omfattning än i nuläget och förbättrar deras förutsättningar att bedriva verksamhet. Betydelsen av effekterna beror på aktörens storlek och omsättning.

På grund av de föreslagna ändringarna i utbildningen i upptäckande av risker, särskilt fördjupningen av teoridelen, behöver utbildningsmaterialet uppdateras för att uppfylla de nya utbildningskraven. Det kan uppstå mindre kostnader för bilskolor och andra aktörer i trafiksäkerhetsbranschen, om de blir tvungna att skaffa eller utarbeta nytt utbildningsmaterial. Dessutom kan mindre kostnader uppkomma exempelvis för uppdatering av webbplatser och övrigt marknadsföringsmaterial. Å andra sidan ökar aktörernas intäkter enligt ovan. Konsekvenserna av de ändringar som gäller utbildningskraven balanseras dessutom upp genom en övergångsperiod.

Ändringen, enligt vilken högst hälften av körundervisningen inom utbildning i upptäckande av risker får ges med simulator, har vissa negativa effekter för de aktörer som tillhandahåller utbildning i upptäckande av risker och som har investerat i simulatorer och deras programuppdateringar. De negativa effekterna bedöms dock inte vara betydande, eftersom begränsningen minskar simulatorundervisningen med mindre än en tredjedel från dagens nivå, och användning av simulatorer i körundervisningen fortfarande är möjligt både inom den utbildning i upptäckande av risker som ingår i körundervisningen och i den normala körundervisningen. Även de timmar som överstiger minimikravet på timantalet för den normala körundervisningen kan ges med simulator. På grund av begränsningen kan bilskolorna behöva anställa fler trafiklärare.

Bestämmelsen om det märke som anger att föraren är minderårig påverkar de företag som ska tillverka märket. Skyldigheten att använda märket kan gälla uppskattningsvis cirka 14 000–20 000 17-åriga förare per år. Bedömningen grundar sig delvis på antalet beviljade dispenser under åren 2018–2024, storleken på åldersgruppen och de föreslagna ändringarna av villkoren för dispenser i denna proposition. Om märkets pris ligger nära konsumentpriset för en övningskörningstriangel (5–10 euro), innebär märket som anger att föraren är minderårig en försäljningsintäkt på uppskattningsvis cirka 70 000–200 000 euro per år för de företag som tillverkar märket.

Utvidgningen av skyldigheten att avlägga utbildning i anslutning till körförbud för nya förare (körförbudsutbildning) till kategorierna AM och T samt till dem som meddelats temporärt körförbud bedöms ha en positiv inverkan på bilskolorna och andra av Transport- och kommunikationsverket godkända aktörer som ger körförbudsutbildning. Genom ändringen ökar utbildningsefterfrågan med uppskattningsvis 10–20 procent. Ett större antal personer som genomgår utbildningen ökar inkomsterna av utbildningen. Vid den tidpunkt då propositionen bereds är körförbudsutbildningens pris i snitt 150 euro.

Konsekvenser för den offentliga ekonomin

Propositionen kan ha konsekvenser för den offentliga ekonomin i form av ekonomiska påföljder av olika grader av skador samt dödsfall i samband med vägtrafikolyckor.

Förtydligandet av villkoren för beviljande av dispens kan minska antalet beviljade dispenser och 17-åringar som tar körrätt för kategori B, vilket i sin tur kan minska antalet olyckor där en 17-årig innehavare av körrätt för kategori B är inblandad. En skärpning av villkoren kan något minska olycksrisken bland 17-åriga förare, eftersom unga som tidigare varit föremål för körförbud då inte beviljas dispens.

Förbudet mot körning nattetid bedöms minska olycksrisken bland 17-åringar, även om det inte iaktas fullständigt och en del unga börjar färdas med andra fordon nattetid. Under åren 2020–2024 inträffade 20 procent av de olyckor med personskada och ungefär hälften av de dödsolyckor där 17-åriga förare var inblandade klockan 00–05. Om det antas att olycksrisken

under dessa tider halveras till följd av förbudet, minskar dödsolyckorna bland 17-åringar totalt med 20 procent och olyckorna med personskada med 10 procent.

Olyckskostnaderna för samhället definieras enligt de riktgivande enhetsvärden som fastställs för material- och personskador. I enhetsvärdena ingår realekonomiska kostnader och en värdering av individens försämrade välfärd omvandlad till penningvärde. Till de realekonomiska kostnadsposterna hör bland annat polisens, räddningsväsendets och sjukvårdens kostnader, rehabilitering och individens förlorade arbetsinsats. Värderingen av individens förlust av materiell välfärd mäter förlusten av inkomster och konsumtion och förlusten av individens immateriella välfärd, dvs. värderingen av liv och hälsa. Välfärdsförlustens andel av ett trafikdödsfalls enhetsvärde är 94 procent och andelen av en skadas enhetsvärde 74 procent.

Ett trafikdödsfalls enhetsvärde är 2,84 miljoner euro, en allvarlig skadas enhetsvärde är 1,41 miljoner euro och en lindrig skadas 85 000 euro (2022 års priser).¹⁴ I enhetsvärdena utgör den kostnadsandel som riktar sig mot den offentliga ekonomin en del av den totala summan. Den viktigaste posten av de kostnader som riktar sig mot den offentliga ekonomin är tilläggskostnaderna för hälso- och sjukvården. De täcks genom den obligatoriska trafikförsäkringen. Vid trafikskador ersätter den lagstadgade trafikförsäkringen personskador samt egendomsskador som orsakats utomstående. Tilläggskostnader för den offentliga sektorn som inte täcks är således i första hand brand- och räddningsväsendets kostnader i och efter en olyckssituation samt eventuella infrastrukturskador.

De ekonomiska konsekvenserna av propositionen för myndigheternas verksamhet har bedömts närmare under rubriken Konsekvenser för myndigheter.

Propositionens ekonomiska konsekvenser omfattar inga budgetkonsekvenser. Finanspolitiska ministerutskottet fastställde i februari 2024 att uppgifter som följer av nya skyldigheter enligt EU-lagstiftningen eller den nationella lagstiftningen i regel ska finansieras genom att man avstår från befintliga uppgifter eller effektiviserar skötseln av de nuvarande uppgifterna. De ekonomiska konsekvenser som konstateras i propositionen finansieras inom ramen för den berörda myndighetens utgiftsram.

Genomförandet av propositionen medför för Transport- och kommunikationsverket ett engångsbehov av anslag på 85 000 euro för kommunikation i anslutning till ändringarna (högst 55 000 euro) och för informationssystemändringar (cirka 30 000 euro) under moment 31.01.02 Transport- och kommunikationsverkets omkostnader. Kostnaderna täcks i enlighet med det finanspolitiska ministerutskottets riktlinje inom ramen för de befintliga anslagen. Ändringen av förfarandet för förstörande av gamla körkort minskar verkets årliga kostnader med uppskattningsvis cirka 280 000 euro. Denna minskning utnyttjas för att täcka lagstadgade förpliktelser som ålagts verket utan tillhörande resurser. De föreslagna skärpningarna av villkoren för beviljande av dispens kan minska Transport- och kommunikationsverkets intäkter från dispensansökningar med 889 000 euro per år enligt den nuvarande avgiftsförordningens prisnivå.

¹⁴ Fastställande av enhetsvärden för projektbedömning inom väg- och järnvägstrafiken 2022 (Trafikledsverkets anvisningar 44/2024 v2, på finska):
https://aineistot.vayla.fi/ava/Julkaisut/Vaylavirasto/vo_2024-44v2_hankearviinnin_yksikkoarvot_2022_web.pdf

Polisstyrelsen har bedömt att de föreslagna ändringarna kräver ökade resurser för intensifierad trafikövervakning (13–15 årsverken) motsvarande en årlig kostnad på 975 000–1 125 000 euro, samt ökade resurser för handläggning av körförbudsförseelser och körförbud (7 årsverken) motsvarande en årlig kostnad på 500 000 euro. För dessa resurstillskott har ingen separat finansiering anvisats i budgetpropositionen för 2026 eller i planen för de offentliga finanserna för åren 2026–2029.

Eventuella behov av tilläggsresurser för Rättsregistercentralen bedöms vara små. Propositionen kan även ha mindre ekonomiska konsekvenser för domstolarna till följd av ökad arbetsmängd.

4.2.3 Miljökonsekvenser

Propositionens miljökonsekvenser är sammantaget små.

De ändringar som föreslås i utbildningen i upptäckande av risker ökar körundervisningen med en timme. Utökningen av körundervisningen har en liten ökande inverkan på trafikutsläppen.

En skärpning av kriterierna för dispens kan ha smärre positiva miljökonsekvenser, om antalet beviljade åldersdispenser och därmed antalet personer som avlägger körkort för kategori B vid 17 års ålder samt deras sammanlagda körkilometer med personbil minskar. I beredningen har det bedömts att trafikprestationen för 17-åriga personbilsförare kan minska med cirka 15–25 procent till följd av ett minskat antal beviljade åldersdispenser.

Förbudet mot körning nattetid för minderåriga som framför fordon som kräver körkort för kategori B kan också ha vissa positiva miljökonsekvenser. Förbudet har sannolikt en minskande inverkan på trafikutsläppen och bullerolägenheterna. Det minskar också onödig bilkörning på fritiden.

De positiva miljökonsekvenserna av förslagen kan dock minska, om minderåriga förare i stället övergår till att framföra andra fordon nattetid, för vilka dispens inte krävs och som inte omfattas av begränsningen. De positiva miljökonsekvenserna kan också minska, om unga skjutsas till exempel till skola, hobbyverksamhet eller liknande av sina föräldrar, vilket ger upphov till två resor mellan hemmet och destinationen (en resa dit och en resa tillbaka), i stället för att de unga själva kör till destinationen.

4.2.4 Andra konsekvenser för människor och samhälle

Konsekvenser för de grundläggande fri- och rättigheterna

Förslagen i propositionen har konsekvenser för de grundläggande fri- och rättigheterna.

Genom skärpning av villkoren för beviljande av dispens samt förbudet mot körning nattetid och kravet på ett märke för minderåriga förare eftersträvas en positiv inverkan på unga och andra trafikanter rätt till personlig säkerhet enligt 7 § i grundlagen (731/1999) samt ett skydd för deras rätt till liv. Det bedöms även att utvidgningen av skyldigheten att avlägga utbildning i upptäckande av risker och körförbudsutbildning har en tryggande inverkan på rätten till liv.

Det föreslås att som påföljd för körning i strid med förbudet mot körning nattetid, det vill säga förande av fortkäffningsmedel utan behörighet, ska föraren i regel dömas till böter och meddelas körförbud. Enligt strafflagen är straffskalan för förande av fortkäffningsmedel utan behörighet allt från böter till fängelse i högst sex månader. Enligt 6 kap. 8 § i strafflagen bestäms

straffet enligt en lindrigare straffskala, om gärningsmannen har begått brottet innan han eller hon fyllde 18 år.

Trots den lindrigare straffskalan innehåller den straffskala som tillämpas på förande av fortskaffningsmedel utan behörighet av en 17-årig förare även hot om fängelse. Det är dock skäl att notera att det enligt 6 kap. 9 § i strafflagen inte får dömas till ovillkorligt fängelsestraff för ett brott som någon har begått innan han eller hon fyllde 18 år, om det inte finns vägande skäl. Den föreslagna påföljden har konsekvenser för de grundläggande fri- och rättigheterna. Bötesstraff innebär ett ingrepp i den dömdes egendom som tryggas i 15 § i grundlagen, och fängelsestraff innebär ett ingrepp i den personliga frihet som tryggas i 7 § i grundlagen (GrUU 23/1997 rd, s. 2).

Konsekvenser för barn och unga

En särskild grund för bedömningen av konsekvenserna för barn är principen om att barnets bästa kommer i första hand, som förutsätts i artikel 3.1 i FN:s konvention om barnets rättigheter (FördrS 59 och 60/1991). Enligt FN:s kommitté för barnets rättigheter är minimikravet vid bedömning av konsekvenserna för barn att använda konventionen om barnets rättigheter som utgångspunkt och särskilt säkerställa att bedömningen baserar sig på de allmänna principerna i konventionen.

Kommittén har angett fyra punkter i konventionen som sådana allmänna principer som ska beaktas vid tolkningen av alla punkter i konventionen. De allmänna principerna är icke-diskriminering (artikel 2), att barnets bästa kommer i första hand (artikel 3.1), barnets rätt till livet, överlevnad och utveckling (artikel 6) samt barnets rätt att höras och att barnets åsikter tillmäts betydelse (artikel 12).¹⁵

Genom åtgärder som främjar ungas trafiksäkerhet, särskilt genom förslaget om en begränsning av körrettens giltighet för körning nattetid, skyddas och tryggas barnets rätt till livet, överlevnad och utveckling. Begränsningen kan minska unga förarens benägenhet till risktagande, främja en ökad känsla av trygghet i trafiken samt förebygga potentiella trafiksituationer med risk för fara och möjliga vägtrafikolyckor. Begränsningen skyddar den unga föraren, passagerarna i fordonet samt andra trafikanter. De faktiska konsekvenserna av begränsningen är dock beroende av hur väl den iakttas, vilket bedömts ovan i avsnittet om trafiksäkerhetskonsekvenser. Eftersom det inte har funnits någon motsvarande reglering i Finland tidigare, går det inte att med säkerhet bedöma efterlevnaden av bestämmelserna och bestämmelsernas konsekvenser för trafiksäkerheten.

Genom att begränsningen riktas till nattetid möjliggörs även fortsättningsvis ungas självständiga förflyttning med personbil till hobbyverksamhet, läroanstalter och arbetsplatser, eftersom dessa resor huvudsakligen sker vid andra tider än nattetid. Om en ung person har behov av att förflytta sig nattetid, behöver förflyttningen ordnas på annat sätt, till exempel med ett annat fortskaffningsmedel eller genom skjuts av en vårdnadshavare.

Begränsningen försvårar i synnerhet nattlig rörlighet för unga som bor i områden där åldersdispenser är vanligare, såsom i Österbotten, och där personbil i praktiken kan vara ett av de få säkra sätten till självständig rörlighet. Begränsningens konsekvenser för unga som bor i

¹⁵Esa Iivonen och Kirsi Pollari, Handbok om bedömning av konsekvenserna för barn för lagberedare. Statsrådets kanslis publikationer 2021:5, s. 26 (på finska).

huvudstadsregionen är däremot mindre, eftersom åldersdispenser i Nyland beviljas i minst omfattning i förhållande till antalet 17-åringar.

Tillsynen över efterlevnaden av begränsningen underlättas genom det märke för minderårig förare som fästs bak på bilen. Märket kan också ha en positiv inverkan på värderingar och attityder hos 17-åriga innehavare av körkort för kategori B samt förbättra andra trafikanters möjligheter att förutse trafiksituationer. Samtidigt kan 17-åriga förare uppleva märket som stigmatiserande.

Förbudet mot körning nattetid kan även medföra negativa konsekvenser. En sådan konsekvens gäller ungas sociala umgänge, särskilt i områden där avstånden är långa och de kollektiva trafikförbindelserna bristfälliga. Till följd av skärpningarna kan unga också gå miste om löneinkomster, arbetserfarenhet och viktig hobbyverksamhet.

Genom förslagen om förbud mot körning nattetid för 17-åringar och om utvidgning av skyldigheten att avlägga körförbudsutbildning eftersträvas ett skydd för unga förares liv och hälsa. Syftet med förslagen är förenligt med principen om att barnets bästa kommer i första hand. Ur ett barnkonsekvensperspektiv är förslaget om förbudet mot körning nattetid icke-diskriminerande, eftersom det gäller hela åldersgruppen av 17-åringar. Begränsningen gäller under en relativt kort tid, från det att en 17-åring beviljas körkort för kategori B till dess att han eller hon fyller 18 år.

Även förslaget om precisering och ändring av villkoren för åldersdispens grundar sig på principen om att barnets bästa kommer i första hand. Enligt förslaget söks åldersdispens utifrån barnets eget behov av förflyttning. I beredningen har det bedömts att åldersdispens inte bör beviljas på den grunden att en 17-årig ung person skaffar körkort för att transportera familjemedlemmar eller andra närstående. Ansvaret för att tillgodose andra personers behov av att färdas bör inte läggas på en minderårig. Av denna anledning ingår familjeskäl enligt förslaget inte längre bland grunderna för beviljande av åldersdispens.

Enligt förslaget ska ansökan om åldersdispens i fortsättningen lämnas in av vårdnadshavaren för den ungas räkning. I nuläget lämnas ansökningar om åldersdispens i huvudsak in elektroniskt (95 %), och inlämnandet av ansökan förutsätter elektronisk identifiering. Redan i dagsläget fungerar vårdnadshavaren som sökande, även i ansökningar om körkortstillstånd när den som avlägger körkortet är minderårig. Vårdnadshavaren lämnar in ansökan om åldersdispens efter att ha hört den unga, varigenom den unga ges möjlighet att påverka inlämnandet av en ansökan som gäller honom eller henne. Det finns inga kända fall där en ansökan har lämnats in mot den ungas vilja.

När ansökan lämnas in på annat sätt än elektroniskt, undertecknas den i nuläget och uppgifternas riktighet försäkras av både vårdnadshavaren och den unga. Vid elektronisk ansökan begärs i nuläget ingen försäkran av vårdnadshavaren om att den unga har hörts. En sådan uppgift är dock möjlig att lägga till i ansökan.

En precisering av villkoren för beviljande av åldersdispens påverkar i praktiken så att de unga som har längst resväg och gör resor oftast sannolikt även i fortsättningen beviljas åldersdispens. Däremot beviljas åldersdispens inte längre till unga vars behov av resor är mindre. Antalet åldersdispenser bedöms minska särskilt i städer och i deras närområden, där kollektivtrafiken är mer utvecklad.

Konsekvenser för jämställdheten

Fram till tidpunkten för utarbetandet av denna proposition hade 62 procent av alla dispenser beviljats män. Könsfördelningen kan antas uppvisa samma tendens även efter det att de ändringar som föreslås i propositionen trätt i kraft.

Eftersom männens andel av dem som fått åldersdispens är klart större än kvinnornas och andelen män av de 17-, 18- och 19-åringar som gjort sig skyldiga till körförbudsbrott enligt den uppföljande undersökningen av körkortslagen är nästan 90 procent, är det sannolikt att eventuella konsekvenser för trafiksäkerheten av de föreslagna ändringarna riktar sig särskilt till männen.

Konsekvenser för ungas sysselsättning och studier

En skärpning av grunderna för beviljande av dispens kan i viss mån påverka 17-åringars möjligheter att röra sig självständigt. I fortsättningen uppfyller sannolikt färre unga de skärpta villkoren för dispens och antalet beviljade dispenser minskar.

Den ungas möjligheter till sysselsättning samt att ta sig till arbete och läroanstalt kan försvåras, om den unga på grund av preciseringen av villkoren inte beviljas dispens och det inte finns tillgång till ett alternativt fortskaffningsmedel eller någon annan möjlig form av förflyttning. I sådana fall kan svårigheter att ta sig fram även fördröja studierna eller kräva byte till ett annat utbildningsområde.

Förbudet mot körning nattetid (klockan 00–05) bedöms ha små konsekvenser för 17-åriga ungas sysselsättning. Lagen om unga arbetstagare (998/1993) begränsar arbetstiden för unga under 18 år i huvudsak till tiden mellan klockan 6 och 22. Med stöd av 7 § 2 mom. kan arbetstiden för en ung person som fyllt 15 år pågå till klockan 24, om arbetet hänför sig till yrkesutbildning. Enligt 7 § 4 mom. kan arbetstiden för en ung arbetstagare som utför hushållsarbete med arbetstagarens samtycke pågå till klockan 23, om någon särskild orsak påkallar detta.

Yrkesutbildning kan innefatta utbildning som ordnas på arbetsplatsen och som överenskomms från fall till fall mellan den studerande, läroanstalten och arbetsgivaren i ett läroavtal eller ett utbildningsavtal mellan läroanstalten och utbildningsarbetsplatsen. Till både ett läroavtal och ett utbildningsläroavtal ska fogas den studerandes personliga utvecklingsplan för kunnandet (PUK) till den del som den gäller läroavtalsutbildningen eller den utbildning som grundar sig på utbildningsavtalet. Avtalsparterna avtalar från fall till fall om till exempel tidpunkten för inhämtande på kunnande på utbildningsarbetsplatsen och den arbetstid som ska tillämpas. Läroavtalsutbildning eller utbildning som grundar sig på utbildningsavtal kan också infalla nattetid. Utbildning som ordnas på arbetsplatsen får dock pågå i tvåskiftsarbete högst till klockan 24. På den arbetsplats där utbildningen sker utses det för den studerande en i fråga om yrkeskunskap, utbildning eller arbetslivserfarenhet kompetent ansvarig arbetsplatshandledare.

När det gäller yrkesinriktad förarutbildning kan förbudet mot körning nattetid i viss mån göra det svårare för 17-åriga studerande att ta sig till och från utbildnings- och läroavtalsarbetsplatserna exempelvis om arbetstiden upphör vid midnatt. Förbudet kan även medföra motsvarande utmaningar i fråga om förflyttning för studerande inom andra branscher där arbetsuppgifter kan utföras vid sena tidpunkter, såsom inom social- och hälsovården. I princip kan man dock komma överens om tidpunkten för inhämtande av kunnande och den arbetstid som ska tillämpas på så sätt att förbudet mot körning nattetid inte inverkar negativt på genomförandet av den utbildning som ordnas på arbetsplatsen inom yrkesutbildningen. På dessa grunder bedöms förbudet mot körning klockan 00–05 inte utgöra någon betydande olägenhet för ungas möjligheter att färdas till studier, yrkesutbildning eller utbildning på arbetsplatsen

som ingår i den eller till sådana arbetsuppgifter som omfattar körning. Det är skäl att notera att resor till utbildnings- och läroavtalsarbetsplatser har kunnat ordnas även före den nuvarande lagstiftningen, då 17-åringar inte hade lika omfattande möjligheter att avlägga körkort för kategori B. Exempelvis beviljades endast 11 dispenser år 2017.

Det finns ingen exakt statistik över 17-åringar i arbete, men nästan en fjärdedel av de studerande på andra stadiet arbetar vid sidan av studierna.¹⁶ Förbudet mot körning nattetid kan ha negativa konsekvenser för ungas arbete i sådana fall där avståndet mellan hem och arbete i glesbygdsområden är långt (över en timmes körsträcka) och kollektivtrafikförbindelserna är bristfälliga. I dessa situationer har begränsningen av körrätten negativa konsekvenser för de 17-åriga unga som borde starta redan före klocka fem på morgonen för att hinna till ett arbetsskift som börjar klockan sex. Dessa arbetande ungas andel av hela åldersklassen kan dock antas vara relativt liten. Eftersom begränsningen gäller nattetid, bedöms den inte påverka ungas hobbymöjligheter negativt. Ett körförbud som påförs till följd av att begränsningen inte iakttas kan ha negativa konsekvenser för en 17-årigs studier eller förvärvsarbete, om det inte finns något alternativt färd sätt.

På grund av den föreslagna administrativa påföljden av fusk i teoriprovet för förarexamen skjuts möjligheten att få körrätt för den som avlägger körkort och gör sig skyldig till fusk fram med ett halvt år. Framskjutandet av körrätten kan ha negativa konsekvenser för personens sysselsättning eller övriga verksamhet som förutsätter att han eller hon kan färdas självständigt.

Konsekvenser för dataskyddet och informationssäkerheten

Slopandet av skyldigheten att återlämna ett körkort som inte längre är giltigt samt det nya förfarandet, där kortinnehavaren får anvisningar om hur det gamla körkortet ska förstöras, bedöms inte ha några betydande konsekvenser för dataskyddet eller informationssäkerheten. Motsvarande förfarande tillämpas i fråga om pass och identitetsbevis som beviljas av polisen.

Den ändring som möjliggör elektronisk visning av vissa tillstånd kan minska antalet tillståndsbeslut som skickas med post samt de risker som är förknippade med posthantering, exempelvis att brev försvinner, när förfarandena kan digitaliseras.

Konsekvenser för myndigheter

De skärpta villkoren för beviljande av dispens bedöms minska antalet ansökningar med ungefär en tredjedel per år (cirka 7 000). Om ansökningarna minskar med en tredjedel innebär det att Transport- och kommunikationsverkets intäkter från dispensansökningar minskar med 889 000 euro per år enligt den nuvarande avgiftsförordningens prisnivå.

Transport- och kommunikationsverket behöver ge serviceproducenterna anvisningar om de preciserade villkoren för dispens samt om begränsningen av körning nattetid, och uppdatera sina riktlinjer. Dessutom ska verket se till att medborgarna får information och anvisningar om ändringarna. Verket ska med riktade brev informera 17-åriga innehavare av körrätt för kategori B om ändringarna som gäller dem. Även de 17-åriga unga som avlägger körkort för kategori B

¹⁶ THL 2023 Resultat av enkäten Hälsa i skolan, gymnasier och yrkesläroanstalter. Länk till databasen: https://sampo.thl.fi/pivot/prod/fi/ktk2/nuoret/fact_ktk2_nuoret?row=952513L&row=952810L&column=alue-886778.&column=vuosi-952479.&column=ka-987496.987707.&column=taustatekija-888288&column=sp-888243.&fo=1#.

och de som planerar att skaffa körkort ska informeras om ändringarna. Vårdnadshavarna till körortsinnehavare ska informeras om ändringen genom andra kommunikationsmetoder. De som avlägger körkort ska få ett meddelande om ändringen i samband med att de deltar i förarexamen. Andra personer ska informeras bland annat via sociala medier. Verket ska även se till att medborgarna får information om ändringarna i dispensförfarandet.

Informationsarbetet bedöms öka verkets arbete, men endast tillfälligt. Informationsarbetet uppskattas orsaka en total engångskostnad på högst 55 000 euro: kampanjerna i sociala medier beräknas kosta 20 000 euro, medan arbetena på informationssystem beräknas kosta 1 000 euro och utskicket av brev 34 000 euro.

De föreslagna ändringarna inverkar också på polisens verksamhet. Konsekvenserna syns i trafikövervakningen, förundersökningen av brott samt behandlingen av körförbudsärenden. På grund av de ändringar som föreslås i bestämmelsen måste polisen också få nya interna anvisningar.

Övervakningen av förbudet mot körning nattetid förutsätter att trafikövervakningen intensifieras. Föremål för övervakningen är i princip alla 17-åringar, men alla av dem är inte så kallade riskförare. Oövervägt trafikbeteende förekommer också bland andra unga än hos riskförare. Enligt polisens bedömningar är riskförarnas andel cirka 700–1 100, och de som hör till grupp riskerar att göra sig skyldiga till även grovt äventyrande av trafiksäkerheten.

Det är svårt att uppskatta de ekonomiska konsekvenserna av övervakningen för polisen, eftersom konsekvenserna ofta konkretiseras först efter att en lagändring trätt i kraft. Övervakningen måste dock intensifieras inom på polisinsättnings område, till exempel så att de arbetstimmar som används för övervakning av körsättet utökas för att inrikta övervakningen. Enligt en uppskattning från Polisstyrelsen skulle detta förutsätta en resursökning på 13–15 årsverken i hela landet. Övervakningen genomförs både i tätorter och i mindre trafikerade samt glest befolkade områden, där de allvarliga olyckorna har inträffat.

Riskförarnas trafikbeteende syns i form av trafikbrott och trafikförseelser som polisen avslöjar. Den nya körkortsförseelse som föreslås i lagen betyder också ett nytt ärende för avgiftsförfarandet för trafikförseelse. Föreläggandet av påföljder för brott mot förbudet mot körning nattetid, böter och körförbud, bedöms ha en ökande inverkan på polisens arbetsmängd.

De föreslagna ändringarnas inverkan på antalet trafikbrott och körförbudsärenden kan uppskattas utifrån den tillgängliga statistiken som gäller 17-åriga innehavare av körkort för kategori B. Polisstyrelsen uppskattade antalet trafikbrottsärenden och körförbudsärenden för hela åldersklassen till cirka 700–1 100 ärenden på årsnivå.¹⁷ En del av trafikbrotten kan behandlas i bötesförfarande enligt lagen om föreläggande av böter och ordningsbot (754/2010), men till exempel grovt äventyrande av trafiksäkerheten förutsätter minst en snäv förundersökning. Dessutom är trafikbrott i hög grad förenade med temporärt körförbud och körförbud för viss tid, om det trafikbrott som är föremål för förundersökning är ett körförbudsbrott.

¹⁷Enligt Transport- och kommunikationsverket Traficoms publikation (Kuljettajaopetuksen ja -tutkinnon uudistus vuonna 2018) meddelades cirka 3,3 procent av dem som fått dispens från ålderskravet körförbud efter att de fått körkort för kategori B.

Förundersökningen av körförbudsbrott ger enligt Polisstyrelsens bedömning upphov till en resurseffekt på sju årsverken för polisen.¹⁸ Resurseffekten utgörs av trafikövervakningsprestationer, snäv förundersökning, förundersökningsåtgärder i anslutning därtill, förhör med den misstänkta och hans eller hennes vårdnadshavare, barnskyddsanmälan samt behandling av körförbudsärendet. Vid behandlingen av ett körförbudsärende hörs den unga först muntligt och samtidigt ges vårdnadshavaren möjlighet att ge en förklaring. Behandlingen av både körförbudsbrott och körförbudsärenden tar vanligtvis 12 timmar per ärende.

Polisstyrelsen har bedömt att det krävs ökade resurser för intensifierad trafikövervakning (13–15 årsverken) motsvarande en årlig kostnad på 975 000–1 125 000 euro, samt ökade resurser för handläggning av körförbudsförseelser och körförbud (7 årsverken) motsvarande en årlig kostnad på 500 000 euro. För dessa resurstillskott har ingen separat finansiering anvisats i budgetpropositionen för 2026 eller i planen för de offentliga finanserna för åren 2026–2029. De åtgärder som föreslås i propositionen ska övervakas i samband med den övriga trafikövervakningen. Märket som anger att föraren är minderårig bedöms underlätta polisens trafikövervakning. Brott mot skyldigheten att förse fordonet med märket och föreläggandet av den därpå följande avgiften för trafikförseelse kan dock öka polisens arbetsmängd.

Förslaget om skyldigheten att förse fordonet med märket och den avgift för trafikförseelse som är förenad med underlåtenhet att uppfylla skyldigheten bedöms i ringa mån också påverka Rättsregistercentralens verksamhet. Rättsregistercentralen ansvarar enligt 93 § 2 mom. i den gällande körkortslagen för verkställigheten av avgifter för trafikförseelser, och den föreslagna kompletteringen med en ny avgift skulle medföra behov av personalarbete i verkställighetsskedet, bland annat på grund av kundkontakter, utredning av felsituationer i samband med verkställigheten samt övervakning av fordringar som överförts till utsökning. Antalet avgifter för trafikförseelser som skulle påföras till följd av lagändringen bedöms dock inte vara betydande. Skyldigheten att medföra åldersdispens och den tillhörande avgiften för trafikförseelse bedöms också ha endast ringa konsekvenser.

Utvidgningen av körförbudsutbildningen till kategorierna AM och T och till dem som meddelats temporärt körförbud har konsekvenser för polisens arbete med att skriva körförbudsutbildningsintyg när antalet intyg ökar. Man har märkt att körförbudsutbildningen fungerar och påverkar förarnas beteende i trafiken, varför körförbudsutbildningen, som använts tidigare, kan minska det antal personer som på nytt gör sig skyldiga till körförbud och således behovet av denna utbildning i ett senare skede. Utvidgningen av skyldigheten att avlägga körförbudsutbildning förutsätter inga systemändringar och den bedöms inte ha några andra konsekvenser för myndigheternas verksamhet.

Ändringen av utbildningen i upptäckande av risker har konsekvenser för Transport- och kommunikationsverkets föreskrift om förarutbildning. Föreskriftens innehåll bör ändras så att den motsvarar innehållet i den reviderade bestämmelsen.

Förslaget till förbud för viss tid efter fusk som konstaterats i teoriprovet för förarexamen förutsätter ändringar i Transport- och kommunikationsverkets system. För att de personer som förfarit på ett sätt som är att betrakta som fusk ska kunna meddelas förbud att delta i teoriprovet, måste verket genomföra den ändring som gjorts i körtillståndprovet för taxiförare även i proven

¹⁸Se RP 103/2017 rd och RP 291/2014 rd, där de ekonomiska konsekvenserna av bötesförfarandet och snäv förundersökning har uppskattats. Arbetsbördan för snäv förundersökning har uppskattats till sammanlagt sex timmar, men vid bötesförfarande till högst två timmar.

för förarexamina. Systemändringarna orsakar verket engångskostnader på cirka 30 000 euro. Dessutom orsakar ändringen mindre kostnader för verket till exempel i anslutning till anvisningar om ändringen.

Det förslag som gäller fusk i teoriprovet för förarexamen medför mera uppgifter för Transport- och kommunikationsverket i samband med beslut om fusk och ökar kostnaderna.

De föreslagna bestämmelserna skulle även i viss mån kunna öka domstolarnas arbetsmängd. Ökningen av antalet besvärssärenden i förvaltningsdomstolarna och den eventuella ökningen av brottsprocesser som gäller unga misstänkta gärningspersoner bedöms vara ringa, eftersom majoriteten av de unga sannolikt skulle följa det föreslagna förbudet mot körning nattetid och den tillhörande skyldigheten att förse fordonet med ett märke som anger att föraren är minderårig. Inte heller den nya administrativa påföljden som gäller fusk bedöms öka antalet besvärssärenden i någon betydande utsträckning. Enligt uppgifter från Transport- och kommunikationsverket har det till exempel under 2025, i fråga om fusk som konstaterats vid taxiförarprov, fattats två beslut om omprövning, av vilka ingetdera ledde till besvär hos förvaltningsdomstolen.

Inte heller en precisering av villkoren för beviljande av dispens bedöms öka antalet besvärssärenden jämfört med nuläget. Under det nuvarande förfarandet, från och med 2018, har det årligen anförts cirka tio besvär som gäller dispenser. Framöver ska villkoren för beviljande av dispens ytterligare förtydligas, och till följd av ändringen bedöms både antalet ansökningar om åldersdispens och antalet beviljade dispenser minska med nästan en tredjedel. Minskningen bedöms på lång sikt även återspeglas i antalet besvärssärenden, som därmed förväntas minska. Förslagen skulle inte medföra några betydande förändringar i ansvaren enligt Transport- och kommunikationsverkets informationshanteringsmodell. Verkets system och de ändringar som görs i dem genomgår alltid informationssäkerhetstester i samband med större förändringar, i enlighet med anvisningarna och åtgärderna i verkets informationshanteringsmodell, för att säkerställa en tillräckligt omfattande informationssäkerhet. Verket använder en informationshanteringsmodell som uppdateras för att motsvara förändrade behov.

Den nya uppgift som Transport- och kommunikationsverket får – att meddela förbud mot deltagande i förarexamens teoriprov – samt utvidgningen av redan befintliga uppgifter medför förändringar i verkets informationshantering. Det gäller särskilt personuppgiftsansvar och ansvar för produktion, förvaring, användning, arkivering och förstöring av information. Vid hantering och förvaring av personuppgifter som gäller brott och brottmålsdomar följer Transport- och kommunikationsverket informationsstyrningsplanen samt de förvaringstider som fastställts av Riksarkivet. Informationsstyrningsplanen ses över årligen, varvid även behovet av förvaringstid för personuppgifter bedöms. En bedömning enligt informationshanteringslagen av de ändringar som behövs med avseende på nytt material samt hanteringen av dessa ändringar förutsätter att verket har tillräckliga resurser och att kostnaderna bedöms noggrant. Tid och resurser bör reserveras för beredningen av de ändringar som behövs. När det gäller informationsbegäranden och utlämnandet av uppgifter antas övergången inte ha någon betydande inverkan på tjänsterna. Dessutom behöver det bedömas om nya anvisningar för kundgränssnittet ska utarbetas på webbplatsen och detta ska beaktas i resursplaneringen. Den uppskattade kostnaden för systemändringarna är ca 30 000 euro.

Även ändringen av förfarandet för förstörande av gamla körkort har konsekvenser för myndigheternas verksamhet. Ändringen minskar Transport- och kommunikationsverkets kostnader. Enligt det nuvarande förfarandet ska körkortsinnehavaren återlämna ett tidigare körkort till myndigheten. Postningen och förstörandet av körkort orsakar årligen Transport- och kommunikationsverket kostnader på cirka 280 000 euro och extra resurskonsekvenser.

Kostnaderna minskar i och med det nya förfarandet, där körkortsinnehavaren i samband med det nya körkortet skickas anvisningar om förstörande av det gamla körkortet. Genom ändringen förenhetligas också myndigheternas förfaranden, eftersom motsvarande förfarande tillämpas i fråga om pass och identitetsbevis.

5 Alternativa handlingsvägar

5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser

De ändringar för att förbättra trafiksäkerheten som föreslås i propositionen hade alternativt kunnat föreslås i samband med genomförandeprojektet för det nya körkortsdirektivet, som inleddes i slutet av 2025. Att skjuta upp ändringsförslagen till genomförandeprojektet skulle dock ha fördröjt de positiva trafiksäkerhetseffekter som eftersträvas med dem med några år.

Dispens

I propositionen föreslås ändringar i de villkor för beviljande av dispens som föreskrivs i 97 § i lagen. I förslaget preciseras villkoren och dessutom föreslås att det i lagen införs kriterier som utgör hinder för beviljande av dispens (körförbud som meddelats den unga person som ansöker om dispens).

Som alternativ till en skärpning av kriterierna för beviljande av dispens hade det varit möjligt att föreslå att dispensförfarandet slopas. De ungas möjligheter att förflytta sig skulle bli mer jämlika, om det tilläts att avlägga körkort för kategori B vid 17 års ålder utan myndighetens tillståndsprövning i enskilda fall. Samtidigt skulle andelen 17-åriga förare som färdas med personbil sannolikt öka jämfört med nuläget.

Ett annat alternativ hade varit att föreslå att dispensförfarandet slopas så att körkort för kategori B endast kan avläggas av personer som fyllt 18 år. En sådan ändring skulle ha en negativ inverkan på minderåriga ungas möjligheter att förflytta sig, och effekterna skulle vara störst i områden där kollektivtrafikförbindelserna är bristfälliga eller saknas helt. Ändringen skulle sannolikt styra unga till att använda fordon som är mindre trafiksäkra än personbil, såsom mopeder, terränghjulingar och mopedbilar. Att unga har övergått från att färdas med sådana fordon till personbilar har bidragit avsevärt till förbättrad trafiksäkerhet, och en återgång till den tidigare situationen, där körkort för kategori B nästan utan undantag avlades först vid myndig ålder, skulle sannolikt öka antalet olika personskadeolyckor.

Utveckling av förarutbildningen

I propositionen föreslås ändringar i det som föreskrivs i 35 § 2 mom. i körkortslagen om utbildningen i upptäckande av risker. Under beredningen bedömde man också ett sådant alternativ där man skulle ha föreslagit ändringar i innehållen i utbildningen för den som avlägger det första körkortet.

Man beslöt ändå att föreslå ändringar bara i utbildningen i upptäckande av risker, eftersom alla som avlägger körkort för kategori B genomgår utbildningen i upptäckande av risker som en del av den förarutbildning som förutsätts för denna klass. Utbildningen för det första körkortet genomgås bara en gång, till exempel i samband med avläggandet av körkort för moped. Ändringar i innehållen i denna utbildning skulle därför inte lika heltäckande kunna påverka färdigheterna hos just dem som avlägger körkort för kategori B, eftersom en del av förarna har genomgått utbildningen redan tidigare, och det har ofta gått flera år sedan den genomgicks.

Som alternativ till förslaget om en begränsning av simulatoranvändningen i den körundervisning som ingår i utbildningen i upptäckande av risker hade begränsningen kunnat utformas i en annan omfattning eller helt utelämnas. Utifrån de remissvar som gavs om propositionsutkastet och den respons om förarutbildningen som stöder dessa bedömdes den föreslagna begränsningen dock vara ändamålsenlig och skälig.

Eventuella mer omfattande behov av ändringar i förarutbildningen ska granskas i samband med genomförandet av körkortsdirektivet.

Förbud mot körning nattetid

Vid beredningen av propositionen bedömdes även alternativ där körning nattetid för 17-åriga personbilsförare inte skulle förbjudas, utan där man i stället skulle sträva efter att förbättra ungas trafiksäkerhet genom andra åtgärder.

Som alternativ till ett förbud mot körning nattetid övervägdes till exempel att i större omfattning än vad som föreslås i propositionen utöka kraven på förarutbildningen. Enbart en utökning av utbildningskraven bedömdes dock inte vara en tillräckligt effektiv åtgärd för att förbättra trafiksäkerheten och förebygga ungas vägtrafikolyckor. En utökning av utbildningskraven skulle sannolikt inte lika effektivt motverka sådant riskfyllt trafikbeteende som ofta förekommer nattetid, såsom körning på fritiden, där det till exempel kan förekomma alkoholanvändning eller prövande av egna gränser (exempelvis fortkörning). Om utbildningskraven ändrades i betydande grad skulle detta också återspeglas i ett högre pris för körkortet. Detta kunde i praktiken begränsa ungas rörlighet på ett icke ändamålsenligt sätt, eftersom en del unga till följd av prisökningen inte skulle ha ekonomisk möjlighet att avlägga körkort för kategori B. Även i sådana fall finns risken att 17-åringar i stället för att avlägga körkort för kategori B i allt större utsträckning övergår till att använda andra bland unga populära och mindre säkra fordon, eller fortsätter att använda sådana.

Inte heller ett krav på att den körundervisning som ingår i förarutbildningen, eller en del av den, ska genomföras på en övningsbana ansågs vara ett realistiskt alternativ till ett förbud mot körning nattetid. Tillgången till övningsbanor varierar regionalt, och därför skulle inte alla som avlägger körkort ha likvärdiga möjligheter att övningsköra på bana. På grund av regionala skillnader och långa avstånd kunde kostnaden för körkortet för vissa bli högre, vilket ur ett jämlikhetsperspektiv vore en negativ förändring.

I beredningen övervägdes också olika alternativ beträffande målgruppen för förbudet mot körning nattetid. Även om den trafiksäkerhetshöjande effekten kunde vara större ju fler förare som omfattas av begränsningen av körrätten, ansågs det inte vara proportionellt att utsträcka begränsningen till en större åldersgrupp än den föreslagna eller till alla nyblivna förare. En begränsning för myndiga förare vore problematisk med avseende på flera grundläggande fri- och rättigheter, såsom jämlikhet, rättssäkerhet och näringsfrihet.

En sådan begränsning skulle sannolikt även ha en negativ inverkan på myndiga ungas sysselsättning. Ett betydande antal myndiga unga arbetar bland annat i olika uppgifter i distributions- och transportbranschen, där arbetsskiftet ofta börjar redan på morgonnatten. En myndig person kan också ha olika slags ansvar (såsom vårdnad om barn, närståendevård), och för att sköta sådana ärenden kan det förutsättas att man färdas oberoende av tid på dygnet. Därtill bör det beaktas att myndiga förare arbetar inom försvaret samt inom annan kritisk infrastruktur som stöder försörjningsberedskapen. En sådan alternativ handlingsväg är därför inte möjlig med hänsyn till Finlands försvar och säkerhet.

Om körning nattetid för 17-åringar även med andra bland unga populära fordon än sådana som kräver körkort för kategori B skulle förbjudas, innebär det ett totalt förbud mot deras förflyttning med motordrivna fordon nattetid. Ett så omfattande förbud kräver tungt vägande skäl, och ur ett jämlikhetsperspektiv skulle det dessutom behöva bedömas om ett motsvarande förbud även vore nödvändigt för förare som är yngre än 17 år. I takt med att åldersdispenser har blivit vanligare har avläggandet av körkort som ger rätt att framföra andra bland unga populära fordon, såsom moped eller lätt fyrhjuling, minskat. Samtidigt har även antalet olyckor med dessa fordon minskat. De fordon som är populära bland unga har lägre högsta tillåtna hastigheter än personbilar, och i olyckor med dessa fordon skadas som utgångspunkt färre passagerare än vid olyckor med personbil. Av bland annat dessa skäl bedöms ett mer omfattande förbud än det föreslagna inte vara ändamålsenligt.

Vidare bedömdes möjligheten att rikta förbudet enbart mot förare som betar sig riskbenäget. Detta alternativ är svårare att genomföra i praktiken. En del av de unga som betar sig riskbenäget skulle kunna identifieras på grund av tidigare bakgrund av trafikbrott, men i praktiken skulle detta förutsätta förhandsgranskning av hela åldersklassen och skapa behov av ett nytt administrativt förfarande. Antaganden utifrån tidigare riskbeteende är problematiskt när det gäller unga, eftersom den ungas mognadsgrad kan vara väsentligt annorlunda när det blir möjligt att ansöka om körkort för kategori B. Till exempel ett trafikbrott som inträffat två år tidigare ger inte nödvändigtvis en verklighetstrogen bild av den ungas förmåga att agera som en ansvarsfull förare.

Beträffande hur länge begränsningen av körrätten ska gälla bedömdes det i beredningen att för att uppnå tillräckliga trafiksäkerhetseffekter borde begränsningen gälla förarna tills de fyller 18 år. Begränsningens giltighetstid skulle sålunda inte vara fast utan bero på när en minderårig förare ha avlagt körkort för kategori B och hur länge föraren fortfarande är minderårig. En enhetlig tidpunkt då begränsningen upphör bedömdes vara ett rättvisare alternativ än en fast begränsning som är lika lång för alla. Väsentliga omständigheter med tanke på de eftersträvarade trafiksäkerhetseffekterna är förutom begränsningens längd bland annat hur mycket förarna kör, deras körerfarenhet och hur mångsidig den är. I dessa avseenden finns det stora skillnader mellan förarna.

För trafiksäkerheten bedömdes det mest verkningsfulla alternativet vara en begränsning som gäller alla veckodagar. Med alternativet bedöms det vara möjligt att uppnå en trafiksäkerhetsfrämjande inverkan som är större än en begränsning som gäller endast veckosluten. Enligt Transport- och kommunikationsverkets olycksuppgifter¹⁹ för 2020–2024 inföll 7 procent av de olyckor som ledde till personsador och som inträffade under veckan och där en 17-årig personbilsförare var delaktig under vardagsnätter (måndag–fredag klockan 00–05). Av olyckorna inföll 13 procent under veckoslutsnätter (lördag–söndag klockan 00–05). Av de dödsolyckor där en 17-årig personbilsförare var inblandad inträffade 41 procent nattetid. Av olyckorna inträffade 9 procent under vardagsnätter och 32 procent under veckoslutsnätter. Skillnaden mellan andelen olyckor som inträffar under vardagsnätter respektive veckoslutsnätter förklaras av att unga kör mer nattetid under veckosluten än under vardagar. Mot bakgrund av olycksstatistiken samt målet att förebygga olyckor bland unga förare och främja trafiksäkerheten anses det inte motiverat att begränsningen endast gäller veckoslutsnätter. En begränsning som gäller alla veckodagar har också bedömts vara det

¹⁹Olyckor som kommit till polisens kännedom, Trafikledsverkets olycksregister.

tydligaste alternativet med tanke på informationen och hur begränsningen ska fungera praktiskt.

En allmän begränsning av körningen för dem som beviljats åldersdispens minskar sannolikt antalet trafikolyckor, men effekten riktas då inte specifikt mot körning nattetid, som statistiskt sett är mest riskfyllt. Med tanke på övervakningen av begränsningen och jämlikheten har en enhetlig begränsning under en viss tid bedömts vara det bästa alternativet i beredningen. Att begränsa körningen till ett visst ändamål, såsom resor till skola eller hobbyer, fungerar inte ur övervakningssynpunkt, eftersom grunden för beviljandet av åldersdispensen inte framgår av tillståndet. Den ungas behov av att färdas kan dessutom förändras under åldersdispensens giltighetstid, till exempel om hobbyplatsen byts, den unga flyttar eller får ett arbete. De ändringar som inträffar efter det att ansökan om åldersdispens har lämnats in meddelas inte till Transport- och kommunikationsverket som beviljar dispensen. En ny prövning av dispensinnehavarens situation är inte ändamålsenlig med beaktande av dispensens relativt korta giltighetstid.

Under beredningen av propositionen har man bedömt ett alternativt sätt att genomföra begränsningen, där begränsningen fogas till körkortet i form av en anteckning om specialvillkor. Detta genomförandesätt skulle förutsätta ändringar i Transport- och kommunikationsverkets datasystem. Till datasystemen och körkortet borde det fogas ett nytt specialvillkor som begränsar körandet och som inte har tillämpats tidigare i Finland. Engångskostnaderna för att genomföra det nya specialvillkoret vore uppskattningsvis 70 000 euro. Dessutom skulle det behövs tillräckligt med tid att genomföra ändringarna. Om begränsningens sista giltighetsdag läggs till anteckningen om specialvillkor, skulle det vara betydligt svårare och dyrare att genomföra den än vad som beskrivs ovan.

Märke som anger att föraren är minderårig

Som ett alternativ till den skyldighet att förse fordonet med märke som föreslås i 51 a § och som gäller endast 17-åriga förare av fordon som förutsätter körrätt för kategori B bedömde man om det skulle förutsättas att alla nyblivna innehavare av körrätt för kategori B ska förse fordonet med märke i ett år efter det att de beviljats körrätt. Som en potentiell alternativ målgrupp övervägdes 17–19-åriga förare.

Nyblivna förare löper förhöjd olycksrisk under de två första åren efter det att de beviljats körrätt. Ung ålder ökar risken för att föraren ska bli inblandad i en olycka. Under beredningen har det bedömts att nyttan av användningen av märket är störst för de allra yngsta förarna. Skyldigheten att förse fordonet med ett märke har därför avgränsats till det nödvändiga, och märkning skulle endast krävas av förare som omfattas av förbudet mot körning nattetid. Med tanke på övervakningen av efterlevnaden av förbudet skulle nyttan av märket vara klart mindre för polisen, om det skulle förutsättas att fordonet ska vara försett med märket till exempel ett eller två år efter det att körrätt beviljats. I så fall skulle märket även användas av de förare som inte omfattas av någon begränsning av körrätten.

Som ett alternativ till ett fysiskt märke för minderåriga förare bedömde man under beredningen om det eller de fordon som körs av en nybliven förare skulle antecknas i Transport- och kommunikationsverkets datasystem för fordonstrafiken. Med hjälp av den information som finns i systemet skulle polisen kunna rikta övervakningen till dessa fordon vid sidan av annan trafikövervakning.

En minderårig förare som just fått körkort för kategori B har sällan genast tillgång till egen bil, utan han eller hon kan till en början färdas med till exempel en familjemedlems eller släktings

bil. Den bil som körs av en nybliven förare kan således variera och användas av flera personer. Antecknande av dessa fordon i datasystemet för fordonstrafiken skulle förutsätta att antalet fordon som används av den nyblivna föraren begränsas för en tid som motsvarar skyldigheten som anteckningen gäller, för att syftet med anteckningen ska nås. Om en nybliven förare använder en annan persons fordon, skulle den fordonsspecifika anteckningen synas i systemet också när fordonets ägare använder fordonet, vilket inte vore ändamålsenligt. Automatiskt införande av anteckningen i systemet skulle ha kostnadsverkningar för Transport- och kommunikationsverket. En positiv sak med en fordonsspecifik anteckning vore att anteckningen kan ses endast av myndigheterna och anteckningen har således ingen inverkan på andra väganvändares trafikbeteende.

De praktiska utmaningar som beskrivs ovan ansågs under beredningen vara större än nyttan med en anteckning i datasystemet. Det anses inte heller ändamålsenligt att göra en anteckning i körkortsregistret. En anteckning i körkortsregistret skulle inte underlätta polisens trafikövervakning och den bedöms inte ha något mervärde, eftersom kontrollen av en eventuell anteckning i vilket fall som helst skulle förutsätta att fordonet först stannas och att körkortet kontrolleras. Anteckningen skulle orsaka Transport- och kommunikationsverket engångskostnader på cirka 200 000 euro och dessutom fortlöpande kostnader för att avlägsna anteckningar från kunduppgifterna. Det skulle också uppstå kostnader för polisen, som skulle bli tvungen att göra ändringar i sina system, för att en anteckning i körkortsregistret ska synas i samband med trafikövervakningen.

Om det konstateras att märket som anger att föraren är minderårig fungerar i praktiken, borde man i fortsättningen granska möjligheten att genomföra det digitalt.

Påföljd för brott mot förbudet mot körning nattetid

Enligt propositionen ska brott mot den begränsning av körrätten som föreskrivs i den nya 5 a § betraktas som förande av fortskaffningsmedel utan behörighet, eftersom körrättsinnehavaren överskrider den körrätt som ingår i körkortet.

Bestämmelser om förande av fortskaffningsmedel utan behörighet ingår i 23 kap. 10 § i strafflagen. Enligt vad som föreskrivs i paragrafens 1 mom. ska den som för ett fordon utan behörighet dömas till böter eller fängelse i högst sex månader. Enligt 6 kap. 9 § i strafflagen får det inte dömas till ovillkorligt fängelsestraff för ett brott som någon har begått innan han eller hon fyllde 18 år, om det inte finns vägande skäl. I praktiken blir det fråga om fängelse i fall där brottet att föra ett fordon utan behörighet har begåtts upprepade gånger. I 64 § 2 mom. 4 punkten i körkortslagen föreskrivs att polisen ska meddela en körrättsinnehavare körförbud om han eller hon har gjort sig skyldig till förande av fortskaffningsmedel utan behörighet enligt 23 kap. 10 § i strafflagen. Enligt lagens 70 § 1 mom. 3 punkten kan temporärt körförbud meddelas om det är sannolikt att det finns förutsättningar för att meddela körförbud med stöd av 64 § 2 mom. 3–5 punkten. Som påföljd för körning i strid med begränsningen ska föraren med stöd av de ovannämnda bestämmelserna i regel dömas till böter vid bötesförfarande och meddelas körförbud, om inte brottsmålet behandlas i domstol enligt ordningen för behandling av brottsmål.

Ett ytterligare alternativ som bedömts under beredningen är att brott mot begränsningen, i stället för förande av fortskaffningsmedel utan behörighet och tillämpning av strafflagen, i sig skulle ses som en grund för att meddela körförbud. Alternativet skulle förutsätta att 64 § i körkortslagen ändras. För att göra det möjligt att meddela föraren temporärt körförbud förutsätts det att lagens 70 § 1 mom. ändras.

Den i propositionen föreslagna påföljden motsvarar rådande praxis, där enkla och klara körförbudsbrott behandlas vid bötesförfarande enligt lagen om föreläggande av böter och ordningsbot, körkortsinnehavaren meddelas temporärt körförbud och ett körförbudsärende som leder till körförbud för viss tid behandlas inom polisinspektionens tillståndsförvaltning. Det alternativ som föreslås i propositionen bedömdes vara ändamålsenligare, eftersom det överensstämmer med de nuvarande verksamhetsmodellerna.

Ett annat påföljdsalternativ som bedömdes under beredningen är att klassificera brott mot begränsningen som körkortsförseelse och möjligheten att meddela föraren körförbud, om föraren gör sig skyldig till upprepade körkortsförseelser. Klassificeringen skulle förutsätta att körkortslagens 93 § 1 eller 2 mom. ändras så att för brott mot begränsningen kan föreläggas böter eller alternativt avgift för trafikförseelse. Dessutom borde lagens 65 § 1 mom. ändras för att polisen ska kunna meddela en förare körförbud på grund av upprepade förseelser. Vid bedömningen av alternativet ansågs det dock som delvis inkonsekvent att det inte är möjligt att meddela körförbud för andra körkortsförseelser som föreskrivs i lagens 93 §, trots att förseelserna upprepas. Under beredningen bedömdes man dessutom att påföljdens effektivitet kan bli lidande på grund av det spelrum som ingår i beräkningen av upprepade förseelser. Ändringen skulle också inverka på beräkningen av upprepade trafikbrott och orsaka kostnader för Transport- och kommunikationsverket.

Det tredje alternativet som bedömdes under beredningen av propositionen är att brott mot begränsningen av körkorten inte skulle inverka på förarens körkort. Brott mot begränsningen skulle på det sätt som beskrivits ovan klassificeras som körkortsförseelse, men upprepade förseelser skulle inte leda till körförbud. Som ovan skulle alternativet förutsätta att lagens 93 § 1 eller 2 mom. ändras. Under beredningen bedömdes det att påföljdsalternativet inte skulle inverka tillräckligt på efterlevnaden av begränsningen och uppnåendet av målen för den. Påföljdsalternativet betraktades inte heller som ändamålsenligt med tanke på trafiksäkerheten och trafikövervakningen.

Övriga bedömda åtgärder

Under beredningen av propositionen har även flera andra åtgärder för att förbättra ungas trafiksäkerhet bedömts. Dessa omfattar bland annat en begränsning av antalet passagerare för 17-åriga förare av fordon som kräver körkort för kategori B samt en hastighetsbegränsning kopplad till märket som anger att föraren är minderårig.

Enligt olycksstatistiken förekommer passagerare oftare i olyckor som inträffar nattetid och där en 17-årig personbilsförare är inblandad än i olyckor som inträffar vid andra tider på dygnet. Eftersom det i propositionen föreslagna förbudet mot körning nattetid ingriper i just nattliga olyckor, och eftersom en begränsning av antalet passagerare skulle kunna försvåra ungas rörlighet i onödan, ansågs det inte ändamålsenligt att föreslå en sådan begränsning.

Hastighetsbegränsningen kopplad till märket som anger att föraren är minderårig skulle motsvara den hastighetsbegränsning på 80 km/h för nyblivna förare (det s.k. 80-märket) som användes tidigare. Hastighetsbegränsningen upphävdes genom förordningen om ändring av körkortsförordningen (755/1995), som trädde i kraft 1996, eftersom den i samband med gällande allmänna hastighetsbegränsningar inte kunde konstateras ha någon betydande trafiksäkerhetshöjande effekt. Samtidigt ändrades vägtrafiklagen så att uppföljningen av trafikförseelser som begås av innehavare av kortvariga körkort skärptes. Den tvååriga uppföljningsperioden är fortfarande i kraft (numera i körkortslagen).

En hastighetsbegränsning kopplad till märket som anger att föraren är minderårig skulle sannolikt ha negativa effekter på trafiksäkerheten till följd av ett ökat inslag av oönskat trafikbeteende hos andra förare. Begränsningen skulle till exempel kunna leda till fler farliga omkörningssituationer och andra risksituationer. Hastighetsbegränsningen bedömdes under beredningen inte vara motiverad ur trafiksäkerhetssynpunkt.

5.2 Lagstiftning och andra handlingsmodeller i utlandet

17-åriga personbilsförare

I en del EU-länder har man möjliggjort antingen villkorad eller begränsad kör rätt för kategori B för minderåriga. I dessa länder avläggs kör rätt för kategori B i regel stegvis eller så är kör rätten annars begränsad och det förutsätts att en person i en viss ålder finns tillsammans med den minderåriga föraren i fordonet. I en del av länderna tillämpas ett dispensförfarande som liknar det finländska eller något annat så att det är förenat med begränsningar, villkor eller till exempel en prøvotid.

I Sverige kan man endast i undantagsfall få körkort för kategori B som 17-åring. Det är möjligt att skaffa körkort med dispens på grund av bristfälliga kollektivtrafikförbindelser, sjukdom, funktionsnedsättning eller någon annan motsvarande orsak, förutsatt att det inte finns ett medicinskt hinder för beviljande av körkort. Dispens kan beviljas endast om beviljandet av dispens inte äventyrar trafiksäkerheten.²⁰ På beviljade körkort tillämpas en tvåårig prøvotid.²¹ Om föraren under denna prøvotid gör sig skyldig till en förseelse som leder till att körkortet återkallas, måste föraren avlägga ett körprov. I praktiken beviljas dispens i ytterst sällsynta fall. Den svenska trafikmyndigheten har ingen statistik över körkort som beviljats 17-åringar, men antalet antas vara lågt.²²

I Tyskland kan unga förare få kör rätt för kategori B som 17-åringar, om de deltar i så kallad handledd körning (Begleitetes Fahren ab 17, dvs. BF17). I BF17-modellen har en ung förare kör rätt endast om en utsedd person åker med honom eller henne när fordonet framförs.²³ Flera fysiska personer kan vara utsedd person förutsatt att de uppfyller vissa krav, såsom 30 års ålder.²⁴ När föraren har fyllt 18 år krävs inte längre någon utsedd person. Körutbildningen och körproven är desamma i både BF17-modellen och för dem som deltar i körundervisningen som 18-åringar. Likaså gäller uppföljningstiden på två år alla som avlagt sitt första körkort. De som omfattas av uppföljningstiden eller som är under 21 år ska iaktta ett krav på en promillegräns på 0,00. Uppföljningstiden kan förlängas till fyra år, föraren kan åläggas att delta i ytterligare utbildningar eller så kan kör rätten återkallas helt beroende på antalet förseelser under uppföljningstiden och förseelsernas art. Enligt en undersökning av effekterna under uppföljningstiden minskade kravet på en promillegräns på 0,00 antalet alkoholrelaterade kollisioner och trafikförseelser avsevärt. Effekten märktes också på lång sikt. Det var mindre sannolikt att nyblivna förare, som berördes av kraven under uppföljningstiden, gjorde sig skyldiga till rattfylleri eller var involverade i alkoholrelaterade olyckor också efter uppföljningstidens utgång. Nolltoleransen när det gäller alkohol under uppföljningstiden och

²⁰ Körkortsförordning (1998:980), 8 kap. 9 § 2 och 3 mom.

²¹ Körkortslag (1998:488), 18 §.

²² Sveriges Radio: <https://sverigesradio.se/artikel/6116578>

²³ BF17, www.bf17.de/en/ och The International Commission for Driver testing: www.cieca.eu/news/623

²⁴ Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr Fahrerlaubnis-Verordnung 2019.

programmet för handledd körning anses ha bidraget avsevärt till att trafikdödligheten bland unga förare har minskat i Tyskland från 2010 med i medeltal 7 procent per år, trots att trafikdödligheten bland den övriga befolkningen har minskat med endast en procent per år.²⁵

I Danmark har man sedan 2017 genomfört ett försök som liknar BF17, som används i Tyskland. I försöket kan den som fyllt 17 år få körkort för kategori B förutsatt att han eller hon kör tillsammans med en namngiven person fram till 18 års ålder.²⁶ Det danska försöket utvärderades i en undersökning 2020, där det konstaterades att de som deltagit i pilotförsöket i huvudsak hade positiva användarerfarenheter, samt att den allmänna inställningen till pilotsystemet är god. Enligt undersökningen var olyckor bland 17-åringar relativt sällsynta, bara 0,5 procent av de 17-åriga förarna var involverade i en kollision under granskningsperioden 2017–2019. Enligt undersökningen var ingen av de inträffade kollisionerna livshotande, och i merparten av dem hade alkohol eller andra droger ingen del i orsaken till olyckan.

Sommaren 2025 ändrade Danmark regleringen för 17-åriga innehavare av körkort för kategori B och tillät, med vårdnadshavares samtycke, att 17-åringar kör ensamma under den ljusa delen av dygnet (kl. 05–20). Kravet på en namngiven person gäller fortfarande under kvälls- och nattetid (kl. 20–05).²⁷ Kravet på den namngivna personen är att denna ska ha fyllt minst 24 år, ha haft körkort i minst fem år och inte ha försatts i körförbud under de senaste fem åren. Om en 17-åring kör kvälls- eller nattetid utan namngiven person leder det till böter och felpoäng på körkortet. Ett körkort för kategori B för 17-åringar förses med kod 141 och ger rätt att köra endast i enlighet med villkoren i Danmark. När innehavaren av körorten fyller 18 år upphör begränsningarna. Utöver ändringarna som gäller 17-åriga förare införde Danmark sommaren 2025 även en lägre promillegräns som gäller alla nya förare. Promillegränsen på 0,2 för nya förare tillämpas under tre år från det att körkort beviljats.

I Estland kan 16–17-åriga unga få begränsad körkort för kategori B vilket ger rätt att köra personbil när förarens vårdnadshavare eller en av vårdnadshavaren befullmäktigad person sitter bredvid. Vårdnadshavaren eller den befullmäktigade personen ska ha beviljats körkort för kategori B minst två år tidigare. Vårdnadshavaren eller den befullmäktigade personen får inte heller vara berusad och alkoholhalten i hans eller hennes blod får inte överskrida den gräns som lagen tillåter.²⁸

I Nederländerna kan den som är 17 år köra ett fordon i sällskap av en annan person som uppfyller vissa krav enligt den så kallade 2todrive-modellen. Den namngivna medföljande personen ska ha fyllt 27 år och ha haft en i Nederländerna utfärdad körkort för kategori B i minst fem år.²⁹ Den som avlägger sitt första körkort beviljas ett nybörjarkörkort som är giltigt i fem år.³⁰ Under denna period leder trafikförseelser till felpoäng, vilka kan medföra att föraren förlorar körkortet om han eller hon döms för förseelser vid två tillfällen under nybörjarkörkortets giltighetstid. Om föraren förlorar körkortet testas hans eller hennes körskicklighet på nytt, och om förarens

²⁵ ECTS, PIN Flash 41, Reducing Road Deaths Among Young People Aged 15 to 30 (2021).

²⁶ Færdselsstyrelsen: Kørekort til 17-årige, www.fstyr.dk

²⁷ Rådet for Sikker Trafik: <https://sikkertrafik.dk/rad-og-viden/bil/korekort/korekort-til-17-arige/nye-regler-for-korekort-til-17-arige-fra-1-juli-2025/>

²⁸ Estonian Transport Administration (Transpordiamet), transpordiamet.ee/en/categories-and-conditions-right-drive

²⁹ [2toDrive](https://www.2toDrive.nl/)

³⁰ <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/rijbewijs/vraag-en-antwoord/wat-is-het-beginnersrijbewijs>

körskicklighet anses vara otillräcklig kan han eller hon förlora sin kör rätt slutgiltigt.³¹ Mellan förare som deltagit i den handledda körningen enligt 2toDrive-modellen och förare som skaffat körkort på andra sätt har inga betydande skillnader i olycksstatistiken observerats.³²

Övriga europeiska länder, i synnerhet EU-länderna, utgör en central referensgrupp, eftersom de kan jämföras med Finland i fråga om trafikmiljö och körkortslagstiftning. Den reglering som gäller unga och nya förare i länder utanför Europa är också av intresse, framför allt mot bakgrund av den forskning som sammanställts om dessa. Av säkerhetsskäl begränsas körning nattetid för unga eller mer generellt nya förare bland annat i delar av USA, Kanada, Australien och Nya Zeeland.³³ Begränsningarna har varit i bruk i flera år och införandet av dem har blivit vanligare till följd av positiva trafiksäkerhetseffekter.

Fusk i teoriprovet för förarexamen

I Sverige åläggs en körkortsaspirant som gör sig skyldig till fusk i teoriprovet ett tidsbegränsat förbud på ett eller två år under vilket han eller hon inte får delta i provet. Förfarandet gäller alla förarexamina som avläggs vid Trafikverket. Transportstyrelsen, som är den myndighet som ansvarar för saken, anser att åtgärder mot fusk främjar EU:s nollvision för trafiksäkerheten att minska antalet döda och skadade i trafiken.

I Norge åläggs den som gjort sig skyldig till fusk vid teoriprovet i förarprovet ett tidsbegränsat förbud på 3–12 månader att delta i provet. Den myndighet som ansvarar för förarexamen, Statens vegvesen, införde år 2020 ett strängare förfarande än tidigare som gäller både fullbordat fusk och försök till fusk. Förbudets längd beror på hur allvarligt fuskets är: till exempel bedöms användning av mobiltelefon för att söka rätt svar som en lindrigare gärning än systematiskt fusk.³⁴

6 Remissvar

Utkastet till regeringsproposition var på remiss på webbplatsen utlåtande.fi mellan den 27 oktober och den 14 december 2025. Utkastet till proposition var tillgängligt för alla, och dessutom skickades begäran om utlåtande till de mest centrala myndigheterna och intressentgrupperna. Sammanlagt inkom 64 remissvar, varav 16 från privatpersoner.

Remissvaren och ett sammandrag av dem har publicerats i statsrådets projektportal på adressen <https://valtioneuvosto.fi/sv/projekt> under identifikationen [LVM024:00/2025](https://valtioneuvosto.fi/sv/projekt) (Regeringens proposition om ändring av körkortslagen).

³¹ <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/rijbewijs/vraag-en-antwoord/welke-strafbare-feiten-tellen-mee-voor-het-beginnersrijbewijs>

³² Het effect van begeleid rijden (2toDrive) op zelfgerapporteerde ongefallen en overtredingen: [svov.nl/system/files/publication-downloads/r-2015-11a.pdf](https://www.svov.nl/system/files/publication-downloads/r-2015-11a.pdf), s. 34.

³³ Begränsningar av körning nattetid i USA (juni 2025), The Insurance Institute for Highway Safety (IIHS): www.iihs.org/topics/teenagers/graduated-licensing-laws-table.

³⁴ Forskrift om trafikkopplæring og førerprøve m.m. (trafikkopplæringsforskriften) Kapittel 29. Generelt om førerprøven.

Ett av remissvaren (ÅUCS Trafikpolikliniken) inkom på grund av tekniska problem till kommunikationsministeriet först efter att sammandraget hade publicerats. Detta svar har därför inte beaktats i det separata sammandraget.

Allmänt om remissvaren

I remissvaren gavs ett brett stöd för propositionens mål att förbättra ungas trafiksäkerhet. Man förhöll sig i huvudsak positivt till ändringsförslagen om utbildningen i upptäckande av risker samt till bestämmelserna om fusk i teoriprovet i förarexamen. I remissvaren understöddes också förslaget om att utvidga körförbudsutbildningen till lägre körkortsklasser och de personer som har meddelats temporärt körförbud samt förslaget om att avskaffa skyldigheten att återlämna ett körkort som inte längre är giltigt.

Remissinstansernas åsikter gick isär särskilt när det gäller preciseringen av villkoren för beviljande av dispens, förbudet mot körning nattetid och det tillhörande märket som anger att föraren är minderårig. Förslagen ansågs i princip vara motiverade bland annat av inrikesministeriet, Transport- och kommunikationsverket, Utbildningsstyrelsen, Polisstyrelsen, barnombudsmannen, Trafikskyddet, Finlands Bilskoleförbund rf, Finlands Trafikmedicinska Förening, Suomen Taksiliitto ry och ÅUCS Trafikpolikliniken. Förslagen understöddes inte bland annat av Automobilförbundet rf och Ungdomssektorn rf. Finlands Gymnasieförbund rf understödde inte en precisering av villkoren för beviljande av dispens och förbudet mot körning nattetid, men ansåg att märket för minderåriga förare är motiverat. Enbart preciseringen av villkoren för beviljande av dispens motsattes av CAP-Group Oy, Datadrivers Oy och Epic Autokoulu Oy.

Avvikande uppfattningar behandlas tematiskt längre ner i detta avsnitt.

Flera remissinstanser bedömde att ändringsförslagen förbättrar ungas trafiksäkerhet. Enligt Institutet för Olycksinformation OTI riktar sig de föreslagna ändringarna väl mot de centrala riskfaktorer som identifierats i olycksutredningar.

Enligt justitieministeriets utlåtande är motiveringarna till lagstiftningsordningen i propositionen till stora delar ändamålsenligt utformade. Justitieministeriet ansåg dock att det är viktigt att precisera och förtydliga motiveringarna till vissa ändringsförslag. Dessa förslag gäller förbudet mot körning nattetid, märket för minderårig förare och bestämmelsen om fusk i teoriprovet i förarexamen.

Enligt Transport- och kommunikationsverket minskar flera av ändringsförslagen verkets administrativa börda och förtydligar myndighetsverksamheten. Rättsregistercentralen påpekade i sitt utlåtande, med hänvisning till den trafikförseelseavgift som ska påföras vid brott mot skyldigheten att förse fordon med märke, att det i propositionsutkastet inte ingår någon bedömning av hur många avgifter för trafikförseelser som skulle påföras årligen, vilket försvårar bedömningen av eventuella behov av tilläggsresurser. Utifrån tillgängliga uppgifter bedömde Rättsregistercentralen dock att det endast uppstår ett litet behov av tilläggsresurser. Domstolsverket och Östra Finlands förvaltningsdomstol lyfte i sina remissvar fram vissa ändringsförslags potentiella konsekvenser i form av ökad arbetsmängd och ökade resursbehov för domstolarna.

I den fortsatta beredningen av propositionen kompletterades och preciserades motiveringarna och konsekvensbedömningarna.

När det gäller de resursbehov för polisen som lyfts fram i propositionen ansåg inrikesministeriet det viktigt att polisens övervakningsansvar inte utvidgas utan att polisen har faktiska möjligheter att utföra övervakningen. Polisstyrelsen konstaterade i sitt utlåtande att de behov av resurstillskott som den beräknat och som nämns i propositionen måste säkerställas polisen. Mängden resurser som står till förfogande för övervakningen av förbudet mot körning nattetid påverkar direkt förbudets effektivitet.

Finansministeriet konstaterade i sitt utlåtande att i enlighet med den linjedragning som det finanspolitiska ministerutskottet gjorde i februari 2024 bör även nya uppgifter som följer av den nationella lagstiftningen finansieras genom att man avstår från befintliga uppgifter eller effektiviserar skötseln av de nuvarande uppgifterna. Beslut om nationell resursfördelning fattas i statsbudgeten och i planen för de offentliga finanserna. Om propositionen medför förändringar i myndigheternas verksamhetsutgifter bör propositionen lämnas till riksdagen som en budgetlag och behandlas i finansutskottet. Propositionens statsfinansiella konsekvenser ska vara förenliga med budgetpropositionen.

I den fortsatta beredningen av propositionen preciserades bedömningen av de offentliga ekonomiska konsekvenserna.

Justering av villkoren för beviljande av dispens

Undervisnings- och kulturministeriet föreslog i sitt utlåtande terminologiska ändringar i 97 § om åldersdispens samt ett förtydligande av informationsinnehållet i de intyg som utbildningsanordnaren ska ge och som ska bifogas dispensansökan. Transport- och kommunikationsverket föreslog att det i 97 § ska föreskrivas om den tidigaste tidpunkten för ansökan om dispens samt att verkets rätt att utfärda föreskrifter ska slopas som onödig, och dessutom att specialmotiveringen ska preciseras.

Enligt Koneyrittjät ry bör kravet på resans längd eller tidsmässiga varaktighet som ligger till grund för beviljande av dispens inte skärpas, eftersom det kan försvåra genomförandet av utbildning inom maskinentreprenadbranscherna. Automobilförbundet ansåg generellt att en skärpning av beviljandevillkoren är onödig, men understödde att dispens inte ska beviljas personer som meddelats temporärt körförbud eller körförbud. Enligt Automobilförbundet är det sannolikt att ändringsförslagen leder till att unga övergår till att använda fordon som är mindre säkra än personbil och att trafiksäkerheten därmed snarare försämras än förbättras.

Suomen 4H-liitto ry anförde att motiveringarna och konsekvensbedömningen är bristfälliga i fråga om bestämmelsen i paragrafutkastet om intyg från grenförbund. Enligt Suomen 4H-liitto bör möjligheten att utfärda intyg bibehållas på lokal nivå och kriterierna för målinriktad hobby definieras så att även målinriktad organisations- och fritidsverksamhet beaktas.

Ungdomssektorn rf och Finlands Gymnasieförbund anförde att den föreslagna kilometergränsen är oskälig och ogrundad, och att kravet på regelbundenhet i transportbehovet kan begränsa möjligheterna att bevilja dispenser på grundval av målinriktad hobby i en åldersgrupp där avhopp från hobbyer är vanliga. Enligt Finlands Bilskoleförbund rf bör kravet på en restid på 1 timme och 30 minuter förkortas till en timme, och denna tid bör även omfatta restiden från hemmet till avgångsplatsen för kollektivtrafiken. Dessutom borde ansökan kunna lämnas in redan vid 16 års och sex månaders ålder.

Ungdomssektorn rf påtalade ungas korta anställningsförhållanden och anförde att propositionen bör säkerställa att även kortare perioder av inläring i arbetet uppfyller kriterierna, om de ingår i den ungas examen. Enligt Polisstyrelsen är kravet på ett anställningsförhållande på minst två

månader kort i förhållande till den tid under vilken en ung person som fått dispens kan köra ett fordon som kräver körkort för kategori B och föreslog att man överväger ett krav på till exempel ett anställningsförhållande på sex månader. I utlåtandet föreslogs dessutom att det i motiveringarna ska läggas till en uppgift om att Transport- och kommunikationsverket i samband med handläggningen av ansökan kontrollerar riktigheten i de uppgifter och bilagor som lämnats.

Utbildningsstyrelsen anförde att det är viktigt att ungas rörlighet i samband med studier eller arbete inte försvåras till följd av lagändringen och leder till att de unga övergår till mindre säkra färdssätt. Ungdomssektorn rf anförde att möjligheten till självständig rörlighet är viktig för unga. Enligt Ungdomssektorn rf är det i stället för begränsningar viktigt att satsa på tillräcklig körundervisning och utbildning i upptäckande av risker.

Polisstyrelsen ansåg att det bör införas en skyldighet att medföra åldersdispenshandlingen vid körning samt en sanktion för underlåtenhet att medföra eller visa upp dispens.

I den fortsatta beredningen preciserades och kompletterades formuleringarna i 97 § samt motiveringarna till bestämmelsen. Dessutom flyttades den i 97 § intagna skyldigheten att medföra åldersdispens vid körning av konsekvensskäl till 32 §. Bestämmelser om avgift för trafikförseelse som påförs vid brott mot denna skyldighet finns i 93 § 2 mom.

Förbud mot körning nattetid och märke som anger att föraren är minderårig

Polisstyrelsen understödde i sitt utlåtande de föreslagna påföljderna för överträdelse av förbudet mot körning nattetid och framförde vissa synpunkter på de bestämmelseutkast som gäller frågan.

I flera utlåtanden kommenterades förbudet mot körning nattetid ur yrkesutbildningens perspektiv. Undervisnings- och kulturministeriet framhöll att förbudet mot körning nattetid kan ha konsekvenser för genomförandet av den utbildning som ordnas på arbetsplatsen inom vissa branscher. Enligt utlåtandet kan man dock i regel avtala om arbetstiden i utbildnings- och läroavtalsförhållanden så att praktiska arbetsuppgifter kan utföras vid andra tidpunkter än nattetid. Utbildningsstyrelsen föreslog att undantag som är nödvändiga för genomförandet av studier i sådana situationer där lagen om unga arbetstagare (998/1993) tillämpas ska tillåtas och att körning enligt avvikande nattidsgränser ska möjliggöras.

Logistikens arbetslivskommission, Autoliikenteen Työnantajaliitto ry och Finlands Transport och Logistik SKAL rf anförde att förbudet mot körning nattetid och skyldigheten att förse fordon med märke har negativa konsekvenser för unga som deltar i yrkesinriktad förarutbildning och föreslog att nämnda åtgärder inte ska tillämpas på 17-åriga förare som fått körkort med stöd av 5 § 6 mom. i körkortslagen och som deltar i yrkesinriktad förarutbildning. Suomen Taksiliitto ry föreslog att tidsbegränsningen inte ska tillämpas på unga som studerar till ett yrke när de återvänder hem från sin utbildning som ordnas på arbetsplatsen. Koneyrittäjät ry anförde att de understöder förslagen och inte anser att de har några betydande konsekvenser för yrkesutbildningen. Även Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry understödde förslagen och föreslog att förbudet mot körning nattetid ska gälla fram till klockan sex på morgonen.

Automobilförbundet rf lyfte i sitt utlåtande fram begränsningens eventuella negativa konsekvenser för ungas resor till och från hobbyverksamhet och arbete. Datadrivers Oy föreslog att propositionen ska tillåta unga att köra nattetid i tvingande ärenden som gäller hobby eller arbete, antingen utan passagerare eller endast i sällskap av en förälder.

Autokatsastajat AK ry föreslog i sitt utlåtande ett mer omfattande förbud mot körning nattetid än det som föreslås i propositionen och som i någon form skulle omfatta alla minderåriga förare av motordrivna fordon.

I den fortsatta beredningen preciserades konsekvensbedömningen av den nya 5 a §. I propositionen infördes ingen bedömning av hur många studerande som förbudet mot körning nattetid kan påverka, eftersom det inte finns någon exakt uppskattning av antalet. Lagen om unga arbetstagare reglerar hur ungas arbetstid får förläggas, och som huvudregel ska arbetstiden förläggas mellan klockan 6 och 22. Under vissa förutsättningar får dock tvåskiftsarbete som är kopplat till yrkesutbildning utföras högst till klockan 24. Ministeriet anser att det inte är ändamålsenligt att ändra den föreslagna regleringen på grund av denna relativt exceptionella situation, som inte bedöms beröra ett betydande antal unga. Såsom framhölls i undervisnings- och kulturministeriets utlåtande kan man vid behov avtala om arbetstiden så att begränsningen inte blir problematisk.

Det märke som anger att föraren är minderårig ansågs i princip vara motiverat och bedömdes som en åtgärd som stöder övervakningen av förbudet mot körning nattetid, men märket mötte också kritik. Polisstyrelsen föreslog att bestämmelsen om märket ska preciseras så att det anges att ansvaret för att fästa märket på fordonet ligger på fordonets förare, det vill säga den minderåriga personen. Finlands Gymnasieförbund ansåg märket vara motiverat och bedömde att det kan användas för att informera andra förare om förarens bristande erfarenhet. Enligt Automobilförbundet rf finns det dock en risk för att märket, på samma sätt som det tidigare 80-märket, kan leda till oönskat beteende riktat mot nya förare från vissa trafikanters sida. Inte heller Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat LIIKO ry understöder märket och märkning av alla unga förare. I ett utlåtande från en privatperson ansågs det ur integritetssynpunkt vara tveksamt att en förare under 18 år ska vara skyldig att ha en åldersangivande märkning på fordonets utsida.

Barnombudsmannen ansåg att det är motiverat att komplettera barnkonsekvensbedömningen när det gäller hur de identifierade negativa konsekvenserna – såsom inverkan av förbudet mot körning nattetid på möjligheten att förflytta sig för studier, arbete eller hobbyverksamhet samt frågor som gäller märkningen av minderåriga förarens fordon – kan undanröjas eller lindras.

Konsumentförbundet rf betonade i sitt utlåtande att ändringarna ska planeras så att de inte i onödan försämrar konsumenternas möjligheter att röra sig, ökar den ekonomiska bördan eller leder till oskälig ojämlikhet mellan olika befolkningsgrupper och regioner. Konsumentförbundet rf föreslog att konsekvensbedömningarna ska preciseras för att säkerställa transparens samt att ändringarna ska följas upp systematiskt.

I den fortsatta beredningen kompletterades motiveringarna till förslagen och konsekvensbedömningarna.

Utbildning i upptäckande av risker

De ändringar som föreslogs i utbildningen i upptäckande av risker i form av ökade krav och längre utbildningstid fick brett stöd, bland annat av Trafikskyddet, Ungdomssektorn rf och Finlands Gymnasieförbund.

Mängden körundervisning som ingår i utbildningen i upptäckande av risker delade däremot åsikterna. Enligt Trafikskyddet handlar det om en liten ökning av körundervisningen. I Koneyrittäjät ry:s utlåtande ansågs däremot ökningen av mängden utbildning i upptäckande av risker vara överdriven på grund av dess kostnadseffekter. Finlands Gymnasieförbund

konstaterade att en höjning av priset på förarutbildningen kan utgöra ett hinder för låginkomstungdomars möjligheter att skaffa körkort. Automobilförbundet rf ansåg det problematiskt hur de föreslagna tilläggskraven i utbildningen i upptäckande av risker definierats och bedömde dem som onödigt övergripande.

Epic Autokoulu Oy föreslog att de fyra tilläggstimmar som föreslås för utbildningen i upptäckande av risker delas jämnt så att både teoriundervisningen och körundervisningen utökas med två timmar vardera. I den fortsatta beredningen konstaterades att bestämmelsen i det förordningsutkast om körkort som bifogats propositionen endast anger den minimimängd körundervisning som ska ingå i utbildningen i upptäckande av risker. Hur utbildningens innehåll i praktiken fördelas avgörs i sista hand av den som tillhandahåller utbildningen.

I flera utlåtanden togs ställning till användningen av simulator i körundervisningen. Enligt Polisstyrelsens uppfattning bör simulator användas endast i den utsträckning som är nödvändig av säkerhets- eller ändamålsenlighetsskäl och användningen bör begränsas till högst två timmar. Valox Oy uttalade sig i linje med Polisstyrelsen. Trafikskyddet och Ajovarma föreslog att den föreslagna tilläggstimmen i körundervisning inom utbildningen i upptäckande av risker inte ska kunna genomföras med simulator, utan som körundervisning i trafik.

Autokatsastajat AK ry och Finlands Bilskoleförbund rf föreslog att regleringen preciseras så att högst hälften av den körundervisning som ingår i utbildningen i upptäckande av risker får ges med simulator. Enligt Autokoulu Lahtonen Oy bör simulatorer inte användas för körlektioner i trafik. Även Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry föreslog att man överväger att kräva att körundervisningen genomförs med ett verkligt fordon.

UAR Finland Oy, Riihimäen seudun ajoharjoitteluratasäätiö sr och två privatpersoner föreslog ett krav på att den undervisning i körning i halt väglag som ingår i utbildningen i upptäckande av risker ska genomföras på en övningsbana, om avståndet till banan är högst 80 kilometer.

I den fortsatta beredningen ändrades förslaget genom att man preciserade den maximala mängd körundervisning inom utbildningen i upptäckande av risker som får ges med simulator.

Övriga synpunkter

I den fortsatta beredningen ändrades 54 a § om fusk vid teoriprovet för förarexamen genom att bestämmelsen avgränsades till att endast omfatta dem som gjort sig skyldiga till fusk vid genomförandet av teoriprovet. En administrativ påföljd som gäller en tolk som har gjort sig skyldig till fusk bedömdes i ett inledande skede inte vara nödvändig, eftersom en tolk som medverkar vid provet inte agerar ensam, utan agerandet i regel alltid också är kopplat till fusk från den som avlägger provet (t.ex. att man kommit överens om fusket), vilket redan skulle omfattas av den föreslagna regleringen. Bestämmelsens funktion ska följas upp och vid behov omprövas i samband med genomförandet av det nya körkortsdirektivet. I samband med ändringen justerades även 53 §.

När det gäller slopandet av skyldigheten att återlämna körkort föreslog Polisstyrelsen att man beaktar ett författningsprojekt som bereds vid inrikesministeriet och eventuella ändringar som görs inom ramen för det samt att motiveringarna till ändringen preciseras. Polisstyrelsen föreslog också preciseringar i fråga om förslaget att utvidga körförbudsutbildningen, vilket den understödde, samt i fråga om de andra utkasten till bestämmelser.

I flera utlåtanden, bland annat från inrikesministeriet, Trafikskyddet och Dignita Systems Suomi Oy, föreslogs ändringar som ska granskas och bedömas i samband med genomförandet av det

nya körkortsdirektivet. I utlåtandena föreslogs till exempel mer omfattande ändringar i körkortsutbildningen och genomförande av de ändringar som föreslagits av den sektorsövergripande arbetsgruppen för körförbud. Finlands Trafikmedicinska Förening lyfte fram synpunkter som gäller körhälsa.

Därtill föreslogs i utlåtandena ändringar bland annat i fråga om undervisning med undervisningstillstånd. Bland annat Autokatsastajat AK rf, Autokoulu Lahtonen Oy, Datadrivers Oy, Epic Autokoulu Oy, Rahtarit ry och Finlands Bilskoleförbund rf föreslog att kravet på teoriprov för lärare med undervisningstillstånd ska återinföras. Enligt Autokatsastajat AK ry har bilskoleelevernas kunskaper i trafikregler försämrats avsevärt efter att kravet slopades. Automobilförbundet rf påpekade i sitt utlåtande att personer som avlagt körkort med undervisningstillstånd klarar både körprovet och teoriprovet bättre än de som avlagt körkort via bilskola, och konstaterade att påståendena om undervisningstillståndslärares sämre kvalitet är ogrundade.

I den fortsatta beredningen konstaterades att enligt Transport- och kommunikationsverkets statistik över kör- och teoriprov³⁵ klarar personer som avlägger körkort för kategori B med undervisningstillstånd både körprovet och teoriprovet vid första försöket oftare än personer som avlägger körkort för kategori B via bilskola. Att återinföra kravet på teoriprov för lärare med undervisningstillstånd är därför i nuläget inte motiverat utifrån examensstatistiken.

Finlands Transport och Logistik SKAL rf lyfte fram behovet av att bland annat se över provmodellen för yrkeskompetensen för lastbils- och bussförare.

7 Specialmotivering

5 a §. *Minderåriga förares körrätt för kategori B.* Det föreslås att det till lagen fogas en ny 5 a § där det föreskrivs om minderårigas körrätt för kategori B. Enligt förslaget är körrätten inte i kraft nattetid mellan klockan 00 och klockan 05. Begränsningen gäller 17-åringar som har körrätt för kategori B och som framför en personbil eller något annat fordon som förutsätter körrätt för kategori B. Begränsningen gäller inte 17-åringar som har körrätt för kategori B när de framför ett fordon som förutsätter körrätt för en lägre kategori än kategori B, det vill säga körrätt för kategori AM/120, AM/121 eller T. Detta innebär att en 17-åring som har körrätt för kategori B får framföra till exempel en tvåhjulig moped utan begränsningar. Begränsningen gäller tills körrättsinnehavaren har fyllt 18 år. Begränsningen antecknas inte i körkortet.

Körning i strid med den begränsning som föreskrivs i den föreslagna 5 a § betraktas som en gärning som bryter mot körrätten och som förande av fortskaffningsmedel utan behörighet. Paragrafen innehåller en informativ hänvisning till 23 kap. 10 § i strafflagen. Enligt 1 mom. i den paragrafen ska för förande av fortskaffningsmedel utan behörighet utdömas böter eller fängelse i högst sex månader. Enligt 64 § 2 mom. 4 punkten i körkortslagen ska polisen meddela en körrättsinnehavare körförbud om han eller hon konstaterats ha gjort sig skyldig till förande av fortskaffningsmedel utan behörighet enligt 23 kap. 10 § i strafflagen. Enligt 70 § 1 mom. 3 punkten kan temporärt körförbud meddelas, om det är sannolikt att det finns förutsättningar för att meddela körförbud med stöd av 64 § 2 mom. 3–5 punkten.

Som påföljd för körning i strid med begränsningen ska föraren med stöd av de bestämmelser som beskrivs ovan i regel dömas till böter i ett bötesförfarande och meddelas körförbud, om inte

³⁵ <https://tieto.traficom.fi/sv/statistik/statistik-over-kor-och-teoriprover>

brottmålet behandlas i domstol enligt behandlingsordningen för brottmål. Enligt 6 kap. 8 § i strafflagen bestäms straffet enligt en lindrigare straffskala, om gärningsmannen har begått brottet innan han eller hon fyllde 18 år. När straffet bestäms får gärningsmannen då dömas till högst tre fjärdedelar av det maximala fängelse- eller bötesstraff som föreskrivs för brottet och lägst det minimum i den straffart som föreskrivs för brottet. Bötesbeloppet fastställs således enligt skalan 1–90 dagsböter. Bestämmelser om föreläggande av böter i ett bötesförfarande finns i lagen om föreläggande av böter och ordningsbot (754/2010).

Enligt den allmänna principen för straffmätning i 6 kap. 4 § i strafflagen ska straffet mätas ut så att det står i ett rättvist förhållande till hur skadligt och farligt brottet är, motiven till gärningen samt gärningsmannens av brottet framgående skuld i övrigt. I 6 kap. 9 § i strafflagen föreskrivs det att för ett brott som någon har begått innan han eller hon fyllde 18 år får inte dömas till ovillkorligt fängelsestraff, om det inte finns vägande skäl.

6 §. Körrätt. Det föreslås att det till 3 mom. fogas en ny 4 punkt, som hänför sig till den nya 5 a §. Enligt den föreslagna punkten har en person under 18 år inte körrätt för fordon i kategori B under den tid som anges i 5 a §. På grund av den nya punkten ändras punkten i slutet av 3 punkten till semikolon i den finska versionen och till ett kommatecken i den svenska versionen.

25 §. Hinder för att lämna ut körkort. Det föreslås att 2 mom., som gäller återlämnande av körkort, upphävs på grund av den föreslagna ändringen av förfarandet enligt 26 § 1 mom. Bestämmelser om skyldigheten att lämna in ett körkort som utfärdats på Åland eller utomlands när körkortet byts ut till ett finländskt körkort finns i 62 §.

26 §. Utlämnande av körkort. Det föreslås att 1 mom. ändras på grund av ett nytt förfarande. I stället för att körkort ska återlämnas per post förslås det att den som ansöker om körkort samtidigt med det nya körkortet får anvisningar om hur det tidigare körkortet ska förstöras. Det tidigare körkortet ska förstöras enligt anvisningarna. I och med det ändrade förfarandet behöver sökanden inte längre posta sitt tidigare körkort till myndigheten, och det föreslås att bemyndigandet att utfärda förordning om återlämnande av sökandens tidigare körkort till myndigheten upphävs i 1 mom. Motsvarande förfarande tillämpas i fråga om pass och identitetskort som utfärdas av polisen.

32 §. Skyldighet att medföra och visa upp körkort och andra tillstånd eller intyg. Det föreslås att 1 mom. ändras så att det till momentet fogas ett omnämnande om skyldigheten att medföra ålderdispens vid körning och visa upp dispensen för en i momentet avsedd person som sköter trafikövervakningsuppgifter. För konsekvensens skull föreslås det att bestämmelsen tas in i 32 § i stället för i 97 §. Skyldigheten gäller inte förare som fått körkort för kategori B med ålderdispens efter det att föraren har uppnått minimiåldern för körkort för kategori B, det vill säga fyllt 18 år.

Det föreslås att det till momentet fogas en ny bestämmelse enligt vilken undervisningstillstånd, övningstillstånd för motorcykel, ålderdispens och trafiklärtillstånd kan visas upp elektroniskt via applikationen Suomi.fi, webbplatsen Suomi.fi eller Traficoms Mina ärenden-tjänst. Ändringen förtydligar nuläget, där till exempel ålderdispens och undervisningstillstånd redan nu sänds elektroniskt till tillståndshavaren.

I 93 § 2 mom. i körkortslagen föreskrivs om den påföljd som kan påföras för brott mot skyldigheten enligt denna paragraf.

Dessutom föreslås det att 1 mom. ändras så att den föråldrade hänvisningen till 97 § i vägtrafiklagen stryks. I fortsättningen ska körkort och andra tillstånd eller intyg fortfarande på

anmodan visas upp för en polisman eller för en tullman eller gränsbevakningsman som fullgör tjänsteåligganden som hänför sig till trafikövervakning.

35 §. Utbildningskrav för körkort i grupp 1. Det föreslås att 2 mom. ändras med anledning av att utbildningen i riskidentifiering utvecklas och breddas. Utbildningen ska i fortsättningen innefatta undervisning om trafiksituationer som hänför sig till förarens riskbeteende. Syftet med det ökade utbildningskravet är att utveckla utbildningens innehåll för att möjliggöra ett djupare personligt lärande än för närvarande. Ändringen ökar möjligheten för den som avlägger körkort att reflektera över potentiella risksituationer på ett djupare plan redan innan körkortet fås. Det närmare innehållet i utbildningen fastställs med stöd av bemyndigandet i 6 mom. i Transport- och kommunikationsverkets föreskrift, vars innehåll ändras så att det motsvarar innehållet i det ändrade 2 mom.

Det föreslås även att ordalydelsen i 2 mom. ändras i syfte att förbättra momentets läsbarhet. Enligt den nya ordalydelsen ska utbildningen innefatta undervisning om identifiering av risker och om trafiksituationer som hänför sig till förarens riskbeteende samt om särdragen vid körning i mörker och halt väglag. Med särdrag avses här till exempel en hal vägytas inverkan på kontrollen över fordonet samt betydelsen av körhastighet, säkerhetsavstånd och korrekta observationer för förarens möjligheter att reagera samt hastighetens inverkan på bromssträckan och kontrollen över fordonet. De ändringar som föreslås för att förbättra momentets läsbarhet inverkar inte på innehållet i utbildningen i riskidentifiering.

De ökade utbildningskraven beaktas också i bestämmelsen om utbildningens längd i 2 mom. Det föreslås att utbildningen i riskidentifiering förlängs med fyra timmar, i fortsättningen ska utbildningen ta tolv timmar. Utbildningen ska innefatta teoriundervisning och körundervisning. Bestämmelser om minimimängden av den körundervisning som ingår i utbildningen i riskidentifiering utfärdas genom statsrådets förordning om körkort, som ändras så att den beaktar den föreslagna lagändringen.

I 2 mom. föreslås dessutom en precisering som förtydligar tolkningen av bestämmelsen om utbildningens längd så att det anges att högst hälften av den körundervisning som ingår i utbildningen i riskidentifiering får ske med simulator. Detta innebär att minst den andra hälften av minimimängden av den körundervisning som ingår i utbildningen i riskidentifiering ska ske med bil i stället för simulator. När minimimängden körundervisning ändras till fem timmar, är hälften av undervisningen två och en halv timme.

37 §. Utbildning i anslutning till körförbud för nya förare samt återlämnande av körkort efter körförbud. Det föreslås att 1 mom. ändras så att kravet på utbildning i anslutning till körförbud utvidgas till att utöver innehavare av körkort för kategorierna A, A1, A2 och B som meddelats körförbud även gälla innehavare av körkort för kategorierna AM/120, AM/121 och T som meddelats körförbud. Till följd av ändringen blir genomgången utbildning i anslutning till körförbud ett villkor för att körkortet ska återlämnas efter det att körförbudet upphört också i situationer där en förare har meddelats körförbud för trafikbrott eller upprepade trafikförseelser under de följande två åren efter erhållandet av den första körkorten för två- eller trehjulig moped, lätt fyrhjulig eller traktor.

Det föreslås även att 1 mom. ändras så att det till momentet fogas ett krav på att förare som meddelats temporärt körförbud avseende körkortskategorierna i fråga ska genomgå körförbudsutbildning. Det är ändamålsenligt att en förare som meddelats temporärt körförbud genomgår utbildningen i de fall då rubriceringen av körförbudet inte ändras. Ett sådant fall är till exempel när en förare har meddelats temporärt körförbud, men körförbudet anses ha avtjänats under tiden för det temporära körförbudet eller förarens körkort återställs villkorligt.

På så sätt har förarna lika skyldighet att genomgå körförbudsutbildning på grund av samma förseelse, och typen av körförbud inverkar inte på om körförbudsutbildning kan krävas.

I 2 mom. preciseras det att för att körkortet ska återlämnas ska ett intyg över genomgången körförbudsutbildning visas upp också efter ett temporärt körförbud. I momentet föreslås dessutom en ny bestämmelse enligt vilken körförbudsutbildning ska genomgåas efter varje i 1 mom. avsett körförbud eller temporärt körförbud. Det är således inte möjligt att utnyttja tidigare genomgången körförbudsutbildning för att återfå körkortet, utan utbildningen ska genomgåas på nytt efter varje körförbud eller temporärt körförbud. Det är inte förenligt med utbildningens mål att körförbudsutbildning som genomgåts kanske flera år tidigare utnyttjas för att körkortet ska återfås. Även orsakerna till att körförbud meddelas kan variera, varvid det är ändamålsenligt att utbildningen inriktas enligt den gärning för vilken påföljden är körförbud. Utbildning i anslutning till körförbud som genomgåts tidigare motsvarar inte nödvändigtvis det behov som uppstått på grund av ett nytt körförbud, och även om grunden för det nya körförbudet är helt densamma, är det både ändamålsenligt och motiverat att förutsätta att körförbudsutbildningen ska genomgåas på nytt.

Syftet med momentet är dock inte att föraren ska vara tvungen att genomgå utbildningen två gånger av samma orsak, först efter det att ett temporärt körförbud meddelats och därefter efter att ett beslut om tidsbundet körförbud fattats, om båda körförbuden kommer i fråga.

I momentet föreslås dessutom en ny bestämmelse enligt vilken utbildningen inte behöver genomgåas och intyg inte behöver visas upp, om ett temporärt körförbud som meddelats på grund av ett brott eller en förseelse som körrättsinnehavaren misstänks ha begått har upphört i enlighet med 72 § 5 mom.

51 a §. Märke som anger att föraren är minderårig. Det föreslås att det till 4 kap. fogas en ny 51 a §. Enligt 1 mom. ska förare under 18 år som framför ett fordon som kräver körrätt för kategori B förse fordonet med ett märke. Märket som anger att föraren är minderårig ska fästas på en synlig plats på fordonets bakre del. Kravet på att ett fordon ska förseas med ett märke som anger att föraren är minderårig gäller endast framförande av personbilar och andra fordon som kräver körrätt för kategori B. Exempelvis behöver en person som fyllt 17 år och som kör moped inte förse mopeden med ett märke.

Enligt momentet ska märket fästas på en synlig plats på fordonets bakre del. Märket kan fästas till exempel på fordonets bakruta eller chassi. Sättet att fästa märket är valfritt, förutsatt att det kan ses tydligt utanför fordonet. Märket kan tas bort om fordonet körs av någon annan än en förare under 18 år.

I 2 mom. föreslås ett bemyndigande att utfärda förordning. Närmare bestämmelser om märkets storlek och utformning utfärdas genom förordning av statsrådet.

53 §. Hur förarexamen är uppbyggd och hur den genomförs. Det föreslås att hela paragrafen skrivs om. I 1 och 2 mom. tas bestämmelser om centrala frågor som gäller förfarandena vid avläggande av prov in på lagnivå. I 1 mom. föreslås en bestämmelse enligt vilken identiteten ska styrkas före och vid behov under ett prov som ingår i förarexamen. Det är klart att avläggande av förarexamen är en individuell prestation, och examen kan inte avläggas för någon annans räkning. Kontrollen av identiteten hänför sig också till den nya 54 a §, där det föreskrivs om fusk vid teoriprovet för förarexamen. I praktiken har det förekommit fall där en annan person har kommit för att avlägga provet i stället för examinandan.

Det föreslås att det till 2 mom. fogas ett omnämnande om att teoriprovet ska avläggas utan hjälpmedel, såsom nätanslutna anordningar eller anteckningar. Det föreslås även att det till momentet fogas en allmän bestämmelse om att endast sådana föremål, redskap och klädesplagg som hälsotillstånd eller religiös övertygelse förutsätter får föras in i provlokalen. Till exempel ytterkläder ska lämnas utanför examenslokalen. Bestämmelserna har samband med den föreslagna 54 a §, som gäller fusk vid teoriprovet. Med hjälp av bestämmelserna säkerställs det också att en person som deltar i provet inte uppsåtligen eller oavsiktligt för in sådana föremål eller redskap i provlokalen som eventuellt kan utnyttjas vid teoriprovet.

Paragrafens 3 mom. motsvarar helt det gällande 3 mom.

I 4 mom., som gäller bemyndigande att utfärda förordning, görs på finska en ändring av teknisk natur där ”annetaan säännökset” ersätts med ”säädetään”. Ändringen påverkar inte den svenska språkdräkten.

54 §. Förutsättningar för att delta i förarexamen. Det föreslås att 2 mom. ändras så att det till momentet fogas ett omnämnande om temporärt körförbud. I och med ändringen krävs inte körkortstillstånd och temporärt körförbud utgör inte heller något hinder för att avlägga förarexamen, om polisen har ålagt personen att avlägga ett nytt körprov. Ändringen gör det möjligt att i större utsträckning än för närvarande säkerställa förarens körförmåga. Genom ändringen blir också polisens praxis smidigare och enhetligare. Polisen kan förordna att en förare ska avlägga körprov för att utreda körförmågan, men för närvarande har det inte varit möjligt att avlägga provet under tiden för ett temporärt körförbud. Bestämmelser om meddelande av temporärt körförbud finns i 70 §. Med stöd av 1 mom. 4 punkten i den paragrafen har polisen rätt att meddela en förare temporärt körförbud, om det är uppenbart att körrättsinnehavarens körförmåga på grund av sjukdom eller men eller av någon annan liknande orsak har försämrats så mycket att detta vid fortsatt körning skulle orsaka väsentlig fara för den övriga trafiken. I fortsättningen ska det vara möjligt att även låta förare som meddelats temporärt körförbud delta i examen på förordnande av polisen och därigenom säkerställa deras körförmåga.

54 a §. Fusk vid teoriprovet för förarexamen. Det föreslås att det till 9 kap. fogas en ny 54 a §. I paragrafen föreskrivs det om fusk vid teoriprovet för förarexamen och om följderna av fusk. De nya bestämmelserna motsvarar både praxis i de nordiska länderna, karensbestämmelserna i 246 a § i lagen om transportservice när det gäller prov för taxiförare och karensbestämmelserna i 145 § i lagen om transport av farliga ämnen, men är dock mer detaljerade än dessa.

I enlighet med det föreslagna 1 mom. är det fråga om fusk när någon genom en oärlig gärning eller försummelse försöker ge en felaktig bild av sina egna eller någon annans kunskaper. Det föreslås att beskrivningen av fusk preciseras i bestämmelsen så att det i den anges att som fusk betraktas att lunta, avlägga provet för någon annans räkning, ge svar till någon annan eller be om svar av någon annan under provet samt all slags kopiering eller inspelning av provet eller delar av det. Beskrivningen är inte helt uttömmande, eftersom formerna av fusk är av mycket varierande slag och de kan förändras snabbt. Det kan dock antas att nästan alla tänkbara gärningar ryms under någon av de beskrivningar av gärningar som nämns som exempel. Som fusk betraktas också försök eller förberedelse till sådana gärningar. Sålunda är det viktigt till exempel att en person som deltar i provet inte kan föra in sådana föremål eller redskap i provlokalen som eventuellt kan användas för att fuska. De tillägg som föreslås i 53 § 1 och 2 mom. har således samband med förebyggandet av fusk. Eftersom förfarandet är summariskt betraktas till exempel införande av förbjudna föremål eller redskap i provlokalen som fusk oberoende av om den som deltar i provet hade för avsikt att använda dem för att fuska.

Förarexamensmottagaren är en serviceproducent som Transport- och kommunikationsverket på basis av konkurrensutsättning har gett ansvar att ordna provet i enlighet med 3 a § i lagen om förarexamensverksamhet (535/1998). Förarexamensmottagare definieras i 3 § 4 punkten i körkortslagen. I det föreslagna 2 mom. föreskrivs det att om en person handlat svikligt vid ett teoriprov för förarexamen ska provprestationen avbrytas och underkännas. Provet avbryts och underkänns av förarexamensmottagaren, som ska underrätta Transport- och kommunikationsverket om fusk som upptäckts och om de åtgärder som vidtagits med anledning av det. En provprestation kan också underkännas i efterhand av Transport- och kommunikationsverket, om fusk upptäcks först efter provprestationen. Omprövning av beslut som meddelats av en förarexamensmottagare och Transport- och kommunikationsverket får begäras hos Transport- och kommunikationsverket i enlighet med 95 §.

I det föreslagna 3 mom. föreskrivs det att Transport- och kommunikationsverket kan meddela den som har gjort sig skyldig till fusk ett tidsbundet förbud på sex månader att delta i provet.

Tidsfristen för förbudet räknas från den dag då fusket konstaterades. Transport- och kommunikationsverket fattar beslut om förbud efter att ha fått kännedom om och en redogörelse för fusket av förarexamensmottagaren.

Omprövning av Transport- och kommunikationsverkets beslut om ett tidsbundet förbud får begäras på det sätt som anges i 95 § 1 mom. I ett beslut med anledning av begäran om omprövning får ändring sökas genom besvär hos förvaltningsdomstolen på det sätt som anges i 95 § 2 mom. i körkortslagen. Enligt det föreslagna 54 a § 2 mom. är Transport- och kommunikationsverkets beslut om ett tidsbundet förbud att delta i ett prov verkställbart även om beslutet inte har vunnit laga kraft.

Undantaget från huvudregeln i 49 f § i förvaltningslagen (434/2003) och 122 § i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019), enligt vilken ett beslut inte får verkställas förrän det har vunnit laga kraft, är nödvändigt med tanke på genomförandet av tidsbundna förbud i praktiken. Utan undantaget skulle en förare som har sökt ändring ha möjlighet att delta i teoriprovet för förarexamen under tiden för sökande av ändring i ett beslut om förbud. Transport- och kommunikationsverket ska dock behandla en begäran om omprövning skyndsamt i enlighet med 49 e § i förvaltningslagen.

I bestämmelsen i momentet görs ingen avvikelse från 123 § i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019), utan fullföljdsdomstolen kan bestämma något annat om verkställbarheten.

I 4 mom. föreslås ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter. Bemyndigandet gör det möjligt att meddela föreskrifter om de åtgärder som behövs för att förhindra fusk före och under provsituationer. Bestämmelsen har samband med bemyndigandet att meddela föreskrifter i 53 §, eftersom en del av de allmänna arrangemangen i anslutning till det praktiska genomförandet av prov också kan förhindra fusk vid prov. Samtidigt slopas möjligheten att oavsiktliga gärningar tolkas som försök till fusk, till exempel att förbjudna föremål eller förbjuden utrustning av misstag förs in i provlokalen. Bemyndigandet att meddela föreskrifter om de praktiska åtgärder som behövs för att förhindra fusk är viktigt, eftersom formerna av fusk kan förändras till exempel i och med den tekniska utvecklingen, och detta förutsätter att bestämmelserna ses över regelbundet. Bemyndigandet att meddela föreskrifter är på det föreslagna sättet mycket noggrant avgränsat och gäller inte frågor som ska regleras på en högre författningsnivå.

65 §. Körförbud på grundval av återkommande förseelser. I 2 mom. görs en språklig korrigering på finska så att "kolmasti" ändras till "kolmesti". I den svenskspråkiga versionen korrigeras ett fel i översättningen i 65 § 2 mom. så att momentet motsvarar den finskspråkiga bestämmelsen.

93 §. Körkortsförseelse. Det föreslås att det till 2 mom. fogas en bestämmelse om en ny avgift för trafikförseelse på 100 euro. Avgift för trafikförseelse kan påföras en minderårig förare som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot den skyldighet som minderåriga förare har att förse ett fordon som kräver körkort för kategori B med ett märke som anger att föraren är minderårig. På grund av tillägget delas bestämmelserna i momentet upp i två punkter. Ändringen inverkar inte på innehållet i den gällande bestämmelsen i momentet.

95 §. Sökande av ändring. Det föreslås att paragrafens rubrik ändras så att den bättre motsvarar paragrafens innehåll. Den nya rubriken är *Begäran om omprövning och ändringssökande*.

Det föreslås att 1 mom. preciseras genom att det till momentet fogas ett omnämnande om möjligheten att begära omprövning av ett beslut som Transport- och kommunikationsverket meddelat med stöd av 54 a §. Omprövning begärs hos Transport- och kommunikationsverket. Preciseringsen görs på grund av bestämmelserna om fusk i den föreslagna nya 54 a §. Ändringen förtydligar bestämmelserna om begäran om omprövning när det gäller fall av fusk.

När det gäller fall av fusk är det således möjligt att begära omprövning både av ett beslut om avbrytande av teoriprovet för förarexamen och av ett beslut om tidsbundet förbud att delta i provet.

97 §. Tillstånd till undantag. Det föreslås att paragrafens rubrik ändras. Den nya rubriken är *Åldersdispens*. Dessutom föreslås det att paragrafens innehåll ändras genom att villkoren för beviljande av åldersdispens preciseras.

Enligt 1 mom. i förslaget kan Transport- och kommunikationsverket utifrån en bedömning och av särskilda skäl bevilja dispens som ger tillståndshavaren rätt att med avvikelse från ålderskraven i 5 § i körkortslagen få körkort för kategori B redan vid 17 års ålder. Enligt momentet får åldersdispens sökas tidigast fyra månader innan den som ansöker om körkort fyller 17 år.

I 2 mom. föreskrivs det om villkoren för beviljande av åldersdispens. Enligt 1 punkten ska åldersdispens alltid sökas av den minderåriges vårdnadshavare och enbart vårdnadshavarens samtycke räcker inte. I 9 § 2 mom. i körkortslagen förutsätts vårdnadshavarens samtycke för erhållande av körkort för de kategorier som kan beviljas minderåriga. Bestämmelsen om ansökan om åldersdispens ändrar inte det nuvarande förfarandet som har tillämpats redan i flera år, det vill säga att den minderåriges vårdnadshavare som ska göra ansökan om åldersdispens.

Enligt 2 punkten ska vårdnadshavaren utöver att göra ansökan om dispens också försäkra att den minderåriga som står under vårdnadshavarens vårdnad har behov av att färdas. Behovet av att färdas anses vara regelbundet när det finns behov av att minst fyra gånger i veckan färdas en sträcka som överskrider sju kilometer gående i en riktning och det inte finns tillgängliga kollektivtrafikförbindelser för att kunna färdas eller resan med kollektivtrafik tar minst en och en halv timme i en riktning.

Det regelbundna behovet av att färdas för den minderåriga som står under vårdnad påvisas med ett i 2 mom. 3 punkten angett intyg: ett närvarointyg från utbildningsanordnaren över studier på andra stadiet, ett intyg från utbildningsanordnaren över utbildning som ordnas på en arbetsplats och som ingår i yrkesstudier (utbildnings- eller läroavtal), ett arbetsavtal för viss tid som varar

minst två månader eller ett arbetsavtal som gäller tills vidare, ett intyg från ett grenförbund över målinriktad träning, ett intyg från utbildningsanordnaren över deltagande i grundläggande konststudier eller ett läkarintyg över den ungas hälsotillstånd. Med grenförbund avses ett grenförbund som har rätt till undervisnings- och kulturministeriets statsunderstöd. Transport- och kommunikationsverket tillhandahåller ett underlag till blankett som grenförbundet om det så önskar kan använda när det upprättar intyg. En ifylld blankett eller någon annan handling som innehåller motsvarande uppgifter fungerar som intyg från grenförbundet. Även utbildningsanordnaren kan ge sökanden ett intyg på Transport- och kommunikationsverkets blankett F129 (Intyg från läroanstalten) eller något annat intyg av vilket motsvarande uppgifter framgår.

I 2 mom. 4 punkten föreskrivs det om minimiåldern för att beviljas tillstånd: 16 år 9 månader, det vill säga tre månader innan den unge fyller 17 år. I momentet stryks kravet på att den som ansöker om dispens ska ha fyllt 17 år när han eller hon deltar i förarexamen. Det föreslås att i fortsättningen ska tillståndshavarna få avlägga teoriprovet för förarexamen tidigast en månad innan det föreskrivna ålderskravet uppfylls, på samma sätt som i fråga om de andra körkortskategorier där det förutsätts att ett körprov enligt 53 § avläggs. I 1 mom. i paragrafen om åldersdispens föreskrivs det således om den tidigaste möjliga tidpunkten för ansökan om åldersdispens och i 2 mom. 4 punkten om den tidigaste tidpunkten för beviljande av åldersdispens.

Till 2 mom. 5 punkten fogas som villkor för beviljande av åldersdispens att den minderårige för vilken tillstånd söks inte har eller har haft körförbud eller temporärt körförbud. Tidigare trafikbrott kan ha relevans med tanke på trafikbeteendet när personen kör personbil, och därför kan åldersdispens inte beviljas.

8 Bestämmelser på lägre nivå än lag

De ändringar som föreslås i körkortslagen inverkar på bestämmelser på lägre nivå än lag.

På grund av ändringarna föreslås det också att de bemyndiganden att utfärda förordning och meddela föreskrifter som ingår i körkortslagen ändras och utökas till behövliga delar. Dessutom föreslås det att statsrådets förordning om körkort ändras.

I 26 § 1 mom. i körkortslagen upphävs bemyndigandet att utfärda förordning, enligt vilket närmare bestämmelser om återlämnande av sökandens gamla körkort till myndigheten får utfärdas genom förordning av statsrådet.

I det nya 51 a § 2 mom. ingår ett bemyndigande att utfärda förordning, enligt vilket närmare bestämmelser om storleken och utformningen av märket som anger att föraren är minderårig utfärdas genom förordning av statsrådet.

I 4 mom. i den nya 54 a § ingår ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter. Med stöd av bemyndigandet får Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om de praktiska åtgärder som behövs för att förhindra fusk före och under provsituationer.

På grund av de föreslagna ändringarna av körkortslagen gör Transport- och kommunikationsverket ändringar i Transport- och kommunikationsverkets gällande föreskrift om förarutbildning och Transport- och kommunikationsverkets föreskrift om teoriprov för förarexamen.

På grund av ändringarna i 97 § upphävs Transport- och kommunikationsverkets föreskrift om ansökan om åldersdispens.

9 Ikraftträdande

Det föreslås att lagen träder i kraft den 29 maj 2026.

Bestämmelserna i 35 § 2 mom. avses dock träda i kraft först den 1 oktober 2026. Genom den senare tidpunkten för ikraftträdande i fråga om förarutbildning säkerställs möjligheten för dem som tillhandahåller utbildning, bilskolor och andra av Transport- och kommunikationsverket godkända aktörer som ger utbildning i riskidentifiering att uppdatera den utbildning i riskidentifiering som de erbjuder på behörigt sätt. Det senare ikraftträdandet ger flexibilitet också för dem som avlägger körkort för kategori B och inte har slutfört utbildningen i riskidentifiering.

Den begränsning av minderåriga förares kör rätt för kategori B som avses i 5 a § gäller efter lagens ikraftträdande även personer som vid ikraftträdandet av lagen är 17 år och har fått kör rätt för kategori B innan denna lag träder i kraft antingen med stöd av åldersdispens som beviljats av Transport- och kommunikationsverket eller på den grunden att de genomgår yrkesinriktad förarutbildning i vilken ingår att få kör rätt för lastbil eller buss.

Skyldigheten enligt 51 a § för en minderårig förare att förse ett fordon i kategori B som denne framför med ett märke som anger att föraren är minderårig gäller efter lagens ikraftträdande även personer som vid ikraftträdandet av lagen är 17 år och har fått kör rätt för kategori B före ikraftträdandet av denna lag.

Syftet med de övergångsbestämmelser som gäller begränsning av kör rätten och skyldighet att förse fordon med ett märke är att säkerställa att förare som är 17 år och som tidigare fått körkort för kategori B är medvetna om de begränsningar som gäller dem och om skyldigheten att förse fordon som de framför med ett märke. Bestämmelserna säkerställer även en jämlik ställning för 17-åringar som innehar körkort för kategori B och stöder polisens övervakning.

På ansökningar om dispens som blivit anhängiga före ikraftträdandet av denna lag tillämpas de bestämmelser i 97 § som gällde vid ikraftträdandet av denna lag. Vid sökande av ändring i ett dispensbeslut som meddelats med stöd av de bestämmelser i 97 § som gällde vid ikraftträdandet av denna lag tillämpas den lag som gällde vid ikraftträdandet av denna lag.

10 Verkställighet och uppföljning

Transport- och kommunikationsverket ansvarar explicit för informationen om lagstiftningsändringarna i enlighet med sin kommunikationsplan när lagförslaget har godkänts.

Enligt planen ska Transport- och kommunikationsverket per brev informera 17-åringar som fått kör rätt för kategori B med stöd av ålderdispens eller på grund av yrkesinriktad förarutbildning och deras vårdnadshavare om hur lagstiftningsändringarna påverkar kör rätten. Information om innebörden av lagstiftningsändringarna kan skickas till de flesta 17-åringar som har kör rätt för kategori B förutom per vanligt brev också per e-post, eftersom också information om resultaten av de prov som ingår i förarexamen skickas per e-post.

Till de personer som inte har avlagt körprov före godkännandet av lagen men som avlägger det innan lagändringen träder i kraft ska ett informationspaket om ändringarna av bestämmelserna om 17-åringars körrätt för kategori B delas ut i samband med ett godkänt körprov.

De unga ska också informeras om ändringarna genom sociala medier. Transport- och kommunikationsverket ska informera körrättsinnehavarnas vårdnadshavare också på andra informationssätt, till exempel på en särskild webbplats som gäller saken. Verket strävar efter en så bra medietäckning som möjligt för informationen om ändringarna.

Transport- och kommunikationsverket ska också sköta informationen till allmänheten om de ändringar som gäller dispensförfarandet.

Kommunikationsministeriet och Transport- och kommunikationsverket ska regelbundet följa genomförandet av lagen och konsekvenserna av lagen för trafiksäkerheten bland unga förare och andra vägtrafikanter. Eventuella missförhållanden och brister som upptäckts kan åtgärdas i samband med det nationella genomförandet av det nya körkortsdirektivet.

11 Förhållande till andra propositioner

11.1 Samband med andra propositioner

När denna proposition skrivs bereds vid kommunikationsministeriet en regeringsproposition med förslag till lagar om ändring av lagen om transportservice och av vissa andra lagar, där det också föreslås ändringar av 53 § i körkortslagen.

Det finns inte kännedom om andra regeringspropositioner som direkt påverkar de ändringar som föreslås i denna regeringsproposition.

12 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

12.1 Inledning

I propositionen föreslås det att körkortslagen ändras. Syftet med de föreslagna ändringarna är att främja trafiksäkerheten i synnerhet bland unga.

De grundläggande fri- och rättigheter som är centrala med tanke på förslagen och som tryggas i grundlagen (731/1999) är jämlikhet (6 §), rätt till liv (7 §), rörelsefrihet (9 §) och näringsfrihet och rätt till arbete (18 §). Centrala med tanke på förslagen är också grundlagens bestämmelser om den straffrättsliga legalitetsprincipen (8 §), skyldigheten att se till att de grundläggande fri- och rättigheterna tillgodoses (22 §), delegering av lagstiftningsbehörighet (80 §) och överföring av förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter (124 §).

12.2 Rätten till liv

Grundlagens 7 § 1 mom. innehåller bestämmelser om rätten till liv och till personlig frihet, integritet och trygghet. Syftet med propositionen är att trygga tillgodoseendet av denna grundläggande rättighet genom propositionens positiva inverkan trafiksäkerheten. Eventuella inskränkningar i andra grundläggande fri- och rättigheter ska bedömas i förhållande till målet att trygga rätten till liv och till personlig frihet, integritet och trygghet.

Av resultaten från en uppföljande undersökning av körkortslagen (2020–2022) framgick det att 17-åriga förare står för en större del av de trafikbrott som leder till körförbud än 18- och 19-

åriga förare. Enligt förslaget ska ålderdispens i fortsättningen inte beviljas, om sökanden har eller har haft körförbud eller temporärt körförbud. Körkortet kan avläggas normalt trots ett tidigare körförbud när minimiåldern har uppnåtts. Syftet med preciseringen av tillståndsvillkoren är att trygga rätten till liv på ett exakt och noggrant avgränsat sätt genom att förebygga riskbenäget trafikbeteende och minska antalet potentiella riskbenägna personbilsförare i trafiken.

Av resultaten från den uppföljande undersökningen framgick det också att största delen av körförbudsbrotten inträffade nattetid under veckoslut. Enligt uppgifter från Transport- och kommunikationsverket om trafikolyckor 2020–2024 (Trafikolyckor som kommit till polisens kännedom, Trafikledsverkets register över trafikolyckor) inträffade 20 procent av de olyckor som ledde till personskador och där en 17-årig personbilsförare var inblandad nattetid mellan klockan 00 och klockan 05. Av olyckorna inföll 7 procent under vardagsnätter (måndag-fredag) och 13 procent under veckoslutsnätter (lördag-söndag). Av de olyckor som lett till döden och där en 17-årig personbilsförare var inblandad inträffade 41 procent nattetid mellan klockan 00 och klockan 05. Av olyckorna inträffade 9 procent under vardagsnätter och 32 procent under veckoslutsnätter. Enligt olycksfallsstatistiken är olyckor nattetid mer frekventa bland 17-åriga personbilsförare än bland 18- och 19-åriga personbilsförare.

I syfte att främja trafiksäkerheten bland unga föreslås det i propositionen att 17-åringar inte ska få köra personbil eller andra fordon som kräver körkort för kategori B mellan klockan 00 och klockan 05. Begränsningen syftar till att ingripa i unga förares riskbeteende och främja trafiksäkerheten genom att förebygga potentiella farliga situationer och olyckor nattetid. Enligt grundlagsutskottet utgör bestämmelsen i 6 § 3 mom. i grundlagen ett argument för särskilt skydd och särskild omsorg för barn eftersom de utgör en omyndig och svagare grupp än de vuxna (se RP 309/1993 rd, s. 49/I och GrUU 58/2006 rd). Vid beredningen av propositionen bedömdes det att effekten att förebygga farliga situationer nattetid inte kan uppnås med alternativa metoder på motsvarande sätt som ett förbud mot körning nattetid. Alternativa handlingsvägar har bedömts i avsnitt 5.1. Vid beredningen bedömdes det även att det finns ett vägande samhälleligt behov av att skydda unga förares, deras eventuella passagerares och andra vägtrafikanter liv, hälsa och säkerhet, och för att tillgodose detta behov behövs påföljder för brott mot förbudet mot körning nattetid. (De föreslagna påföljdernas grundlagsenlighet behandlas närmare i avsnitt 12.5).

Även om olycksfallsstatistiken visar att en större del av olyckorna nattetid bland 17-åriga personbilsförare inträffar under veckoslutsnätter, är skillnaden mellan andelen olyckor under vardagsnätter och andelen olyckor under veckoslutsnätter inte betydande. Med beaktande av bland annat målet att främja trafiksäkerheten bland unga och det ringa behovet av att färdas nattetid har det ansetts motiverat och nödvändigt att begränsningen av minderåriga förares körkort för kategori B gäller alla veckodagar.

Förbudet mot körning nattetid främjar rätten till personlig säkerhet för alla som rör sig i trafiken och skyddar rätten till liv, som tryggas i 7 § i grundlagen. En temporär begränsning av körkorten nattetid är en exakt och noggrant avgränsad metod för att trygga dessa rättigheter.

I 51 a § i lagförslaget föreslås en skyldighet för förare under 18 år som framför ett fordon som kräver körkort för kategori B att förse fordonet med ett märke som anger att föraren är minderårig. Det förutsätts att fordonet är försett med ett märke vid all körning tills körkortsinnehavaren fyller 18 år och skyldigheten att märka fordonet upphör.

Med hjälp av märket är det lättare att urskilja 17-åriga förare i trafiken, vilket stöder övervakningen av att det föreslagna förbudet mot körning nattetid iakttas. Märket underlättar

och effektiviserar övervakningen av att förbudet iakttas och kan på så sätt öka trafiksäkerheten. Utöver att stödja övervakningen av förbudet mot körning nattetid är syftet med märket att positivt inverka på unga förarens värderingar och attityder i trafiken. Vid beredningen av propositionen har det bedömts att märket kan öka trafiksäkerheten, dels så att unga förare eventuellt koncentrerar sig bättre på körningen, dels så att andra trafikanter tar hänsyn till förare som använder märket och för att undvika faror och skador fäster uppmärksamhet vid till exempel tillräckliga säkerhetsavstånd och i högre grad förutser unga förarens agerande. Syftet med märket som anger att föraren är minderårig är således i sista hand att trygga förarens, passagerarnas och andra trafikanters rätt till liv och personlig säkerhet och att skydda deras hälsa.

En skärpning av villkoren för dispens inverkar direkt på antalet dispenser som beviljas. Syftet med ändringen är att trygga rätten till liv och personlig trygghet. Ändringens konsekvenser för trafiksäkerheten och därigenom för den i grundlagen tryggade rätten till liv och personliga säkerhet är dock i viss mån beroende av vilka färdstätt personer under 18 år övergår till att använda i stället för personbil.

12.3 Jämlikhet

I 6 § i grundlagen uttrycks förutom ett traditionellt krav på juridisk jämlikhet även en tanke om faktisk jämställdhet. Paragrafen innehåller en allmän klausul om jämlikhet (1 mom.), ett förbud mot diskriminering (2 mom.), en bestämmelse om att barn ska bemötas som jämlika individer och en bestämmelse om barns rätt till medinflytande enligt sin utvecklingsnivå i frågor som gäller dem själva (3 mom.) samt en bestämmelse om främjande av jämställdheten mellan könen (4 mom.) (RP 309/1993 rd, s. 46, GrUB 25/1994 rd, s. 7).

Den allmänna jämlikhetsklausulen uttrycker huvudprincipen för jämlikhet och jämställdhet. Den omfattar ett förbud mot godtycke och ett krav på enhandabemötande i likadana fall (RP 309/1993 rd, s. 46). Enligt paragrafens 2 mom. får ingen utan godtagbart skäl särbehandlas på grund av till exempel ålder. I 3 mom. i den paragrafen förutsätts det även att barn bemöts som jämlika individer och de ska ha rätt till medinflytande enligt sin utvecklingsnivå i frågor som gäller dem själva. Kraven på jämlikhet och icke-diskriminering enligt 6 § i grundlagen har också samband med andra grundläggande fri- och rättigheter, såsom den i 9 § i grundlagen tryggade rätten att röra sig fritt i landet.

Bestämmelsen i 6 § 2 mom. i grundlagen om förbud mot diskriminering förbjuder inte all åtskillnad mellan människor, även om åtskillnaden bygger på en av de särskilt nämnda grunderna i bestämmelsen. Det väsentliga är om det är möjligt att motivera särbehandlingen på ett sätt som är godtagbart med hänsyn till systemet för de grundläggande fri- och rättigheterna. Kraven på motiveringen är emellertid höga, särskilt när det gäller de förbjudna särbehandlingsgrunder som räknas upp i grundlagsbestämmelsen (RP 309/1993 rd, s. 47). Grundlagsutskottet har i sin praxis utöver att bedöma om grunden kan godtas också fäst avseende vid om den valda lösningen står i rätt proportion till det eftersträlvade målet (bland annat GrUU 61/2018 rd).

Grundlagsutskottet har i sitt utlåtande GrUU 44/2010 rd ansett att det inte i sig är konstitutionellt tvivelaktigt att ange åldersgränser, men att det kräver någon godtagbar orsak med tanke på de grundläggande fri- och rättigheterna (GrUU 44/2010). Dessutom visar praxis att utskottet anser att de godtagbara argumenten för det också måste stå i ett sakligt och nära samband med lagens syfte (GrUU 44/2010 rd, s. 6). Utskottets praxis är grovt taget tudelad när det gäller åldersgränser. Åldersgränserna har å ena sidan varit aktuella när det gällt unga personer och å andra sidan när det handlat om äldre människor (GrUU 44/2010 rd, s. 5).

Närmare bestämmelser om diskrimineringsförbud finns i diskrimineringslagen (1325/2014). Med stöd av 8 och 10 § i den lagen är ofördelaktig behandling i förhållande till andra i en jämförbar situation, till exempel på grund av ålder, förbjuden. Enligt 11 § 1 mom. i den lagen är särbehandling inte diskriminering, om behandlingen föranleds av lag och annars har ett godtagbart syfte och medlen för att uppnå detta syfte är proportionerliga. Vid utövning av offentlig makt och skötseln av offentliga förvaltningsuppgifter och bland annat inom utbildningssektorn förutsätter särbehandling på denna grund i enlighet med grundlagen och 11 § i diskrimineringslagen att behandlingen föranleds av lag. Då ska också de allmänna förutsättningarna för begränsning av de grundläggande fri- och rättigheterna bedömas.

Enligt grundlagsutskottets utlåtandepraxis kan en inskränkning i de grundläggande fri- och rättigheterna inte vara relevant för sitt syfte och därmed nödvändig, om den inte ens i princip kan nå upp till det godtagbara mål som den bygger på (se t.ex. GrUU 40/2017 rd, s. 4, GrUU 55/2016 rd, s. 4–5 och GrUU 5/2009 rd, s. 3).

I propositionen föreslås det att villkoren för beviljande av dispens preciseras. Ändringen minskar antalet dispenser som beviljas och i fortsättningen blir en större del av de unga tvungna att färdas till läroanstalten, arbetet eller hobbyer med något annat färdmedel än personbil. Tillstånd kan beviljas endast om behovet av att färdas är tillräckligt regelbundet och de övriga villkoren uppfylls. Villkoren för beviljande av tillstånd föreskrivs i lag och de behandlar personer i samma situation på samma sätt. Preciseringen av villkoren för beviljande av dispens är ett ändamålsenligt sätt att mer exakt fastställa att det behov av att färdas som ligger till grund för dispensen är kontinuerligt och nödvändigt.

Det föreslås även att minderårigas kör rätt för kategori B begränsas nattetid. Bestämmelser om begränsningen föreslås i 5 a §. Begränsningen gäller alla 17-åringar som har kör rätt för kategori B, även dem som har fått kör rätt för kategori B före lagens ikraftträdande. Begränsningen gäller tills föraren fyller 18 år. Begränsningen gäller således inte innehavare av körkort för kategori B som har uppnått den lagstadgade minimiåldern (18 år). Den föreslagna begränsningen av kör rätten försätter 17-åringar som har körkort för kategori B i en annan ställning på grund av ålder i förhållande till de innehavare av körkort för kategori B som har fyllt 18 år.

Det bör beaktas att minderåriga inte har samma ovillkorliga rätt till kör rätt för kategori B som personer som har uppnått minimiåldern. Eftersom 17-åringars möjlighet att få kör rätt för kategori B har begränsats genom dispensförfarande och beviljandet av tillstånd grundar sig på ett regelbundet behov av att färdas till exempel till skolan eller arbetet, vilket inte sker nattetid, anses förbudet mot körning nattetid inte väsentligt ingripa i 17-åringars befintliga rätt. Det skulle ha varit möjligt att med stöd av 97 § i den gällande körkortslagen förena dispensbeslut med villkor avseende de körningarna som dispensen berättigar till innan det föreskrivna ålderskravet uppfylls. I praktiken skulle tillståndet ha kunnat berättiga till exempel endast till skolresor, varvid även körning nattetid automatiskt skulle ha lämnats utanför tillståndet. Sådana villkor har hittills inte ställts bland annat för att de särskilda skäl som hänför sig till regelbundna resor (t.ex. studier eller arbetsplats) kan förändras efter det att tillståndet beviljats, vilket innebär att ett tillståndsbeslut som grundar sig på uppgifterna vid den tidpunkt då tillståndet beviljades måste uppdateras eller ett nytt tillstånd beviljas. Eftersom möjligheten att ställa villkor dock redan ingår i lagen, anses förbudet mot körning nattetid inte heller vara problematiskt med tanke på skyddet för berättigade förväntningar. Dessutom bör det beaktas att det för trafiksäkerhetens skull också har införts andra begränsningar för vägtrafikanter.

Den föreslagna begränsningen är en åtgärd som främjar trafiksäkerheten och som syftar till att skydda unga förare och andra vägtrafikanter liv, personliga säkerhet och hälsa. Enligt 22 § i grundlagen ska det allmänna se till att de grundläggande fri- och rättigheterna tillgodoses.

Genom förbudet mot körning nattetid tryggas rätten till liv, personlig frihet, integritet och trygghet enligt 7 § i grundlagen samt fullgörs det allmännas skyldighet enligt 19 § 3 mom. i grundlagen att främja befolkningens hälsa. Skyddet av liv och personlig säkerhet samt främjandet av hälsa kan anses vara sådana godtagbara och vägande skäl som avses i grundlagen och med stöd av vilka särbehandling på grund av ålder kan anses motiverad. En begränsning av körrätten ska anses nödvändig med beaktande av att i ljuset av olycksfallsstatistiken och resultaten från den uppföljande undersökningen av körkortslagen har de nuvarande bestämmelserna inte i tillräcklig utsträckning förebyggt trafikolyckor bland unga och ökat trafiksäkerheten samt tryggt de nämnda grundläggande fri- och rättigheterna.

Grundlagsutskottet har konstaterat att inskränkningar i de grundläggande fri- och rättigheterna ska vara förenliga med kravet på proportionalitet. Inskränkningarna bör vara nödvändiga för att uppnå ett acceptabelt syfte. Vissa inskränkningar i de grundläggande fri- och rättigheterna är tillåtna bara om målet inte kan nås genom mindre ingrepp i rättigheterna. En inskränkning får inte gå längre än vad som kan motiveras med beaktande av vikten av det samhällseliga intresse som ligger bakom inskränkningen i relation till det skyddsintresse som ska inskränkas (GrUB 25/1994 rd, s. 5). Förslaget har ett sakligt och nära samband med lagens syfte att förbättra trafiksäkerheten. Den effekt för trafiksäkerheten och det ingripande i riskbeteenden som eftersträvas med förslaget bedöms inte uppnås enbart med lindrigare metoder, såsom ökad förarutbildning. Alternativa handlingsvägar som bedömts vid beredningen behandlas i avsnitt 5.1. Den föreslagna begränsningen kan anses vara proportionerlig, eftersom tidpunkten för och den tidsmässiga längden av begränsningen inte utgör något hinder för de unga att färdas till arbete, studier eller hobbyer.

Den föreslagna skyldigheten att märka fordonet, det vill säga bilen, begränsas till det som är nödvändigt. Skyldigheten att använda märket upphör när minimiåldern för körrätt för kategori B enligt körkortslagen har uppnåtts, det vill säga när föraren fyller 18 år. Myndiga personer som beviljats begränsad körrätt för kategori B när de var 17 år och myndiga personer som har körkort för kategori B behandlas således lika. Skyldigheten för minderåriga förare att förse en bil som de kör med ett märke är kopplad till övervakningen av att den ovan beskrivna begränsningen av körrätten nattetid iakttas. Syftet med skyldigheten att förse fordon med ett märke är även att främja trafiksäkerheten genom att påverka unga förares värderingar och attityder i trafiken. Att skyldigheten gäller 17-åriga förare anses behövligt med beaktande av de skyddsintressen som skyddas genom regleringen, särskilt ungas liv och hälsa samt trafiksäkerheten. Syftet med märket är att skydda unga förare, deras passagerare och andra som färdas i trafiken mot olyckor samt att stödja polisens övervakning av trafiken.

Den ovan beskrivna begränsning som gäller 17-åriga förare och skyldigheten att använda ett märke anses inte strida mot likställighetsprincipen, som tryggas i grundlagen.

12.4 Egendomsskydd och näringsfrihet

I propositionen föreslås det att 35 § 2 mom. i körkortslagen ändras så att högst hälften av den körundervisning som ingår i utbildningen i riskidentifiering får ske med simulator. I praktiken innebär detta 2,5 körtimmar. Undervisningen med simulator har ökat och aktörerna inom branschen har investerat i simulatorer särskilt efter lagändringen 2018. Enligt den gällande körkortslagen får den körundervisning som ingår i utbildningen i riskidentifiering och som tar fyra timmar delvis ske med simulator. Transport- och kommunikationsverket har tolkat lagen och bestämmelserna i statsrådets förordning om körkort, som har utfärdats med stöd av lagen, så att av undervisningen får 3,5 körtimmar ske med simulator.

Förslaget måste granskas med avseende på egendomsskyddet i 15 § i grundlagen och näringsfriheten i 18 § i grundlagen.

I bestämmelsen om egendomsskydd i 15 § 1 mom. i grundlagen ingår en allmän klausul om egendomsskydd, utifrån vilken det bedöms bland annat i vilken mån det är tillåtet att begränsa ägarens rätt att fritt nyttja sin egendom. Bestämmelserna i 15 § 2 mom. i grundlagen gäller expropriation, där ett förmögenhetsrättsligt intresse i regel överförs från ett subjekt till ett annat. Beträffande vissa begränsningar i egendomsskyddet i form av inskränkningar i dispositionsrätten har grundlagsutskottet ansett inskränkningen vara så betydande att den praktiskt taget kan jämföras med expropriation (GrUU 55/2018 rd).

Bestämmelser om skydd för egendom finns också i tilläggsprotokoll 1 till Europakonventionen. Enligt artikel 1 i tilläggsprotokollet ska varje fysisk eller juridisk person ha rätt till respekt för sin egendom. Ingen får berövas sin egendom annat än i det allmännas intresse och under de förutsättningar som anges i lag och i folkrättens allmänna grundsatser. I Europadomstolens praxis har bestämmelsen om egendomsskydd ansetts ge skydd inte bara mot formell expropriation utan också mot faktisk rekvisition av egendom (GrUU 7/2018 rd).

Grundlagsutskottet har i sin praxis ansett att tillämpningsområdet för expropriationsklausulen i 15 § i grundlagen inte är begränsat endast till sådana situationer där äganderätten överförs från ett subjekt till ett annat. En begränsning av användningen av egendom kan således vara så betydande att den till sina faktiska verkningar kan jämföras med expropriation. Frågan måste då bedömas med avseende på 15 § 2 mom. i grundlagen (se t.ex. GrUU 7/2018 rd, GrUU 32/2010 rd och GrUU 38/1998 rd). En sådan situation föreligger i synnerhet när en begränsning av användningen helt hindrar att egendomen används för sitt huvudsakliga ändamål (GrUU 35/2020 rd). Utskottet har också framhållit att inom juridiken har man ansett att det inte finns någon tydlig bestämmelse som ger svaret på frågan om en begränsningsåtgärd innebär ren expropriation eller inte. Det kräver alltid en sammanhållen bedömning där relevanta faktorer kan vara bland annat hur speciell begränsningen är, hur allomfattande värdeförlusten på egendomen blir till följd av åtgärden och hur ekologiskt eller annars skadlig den verksamhet är som ska begränsas. Dessutom kan bedömningen påverkas av till exempel hur rimlig åtgärden är och hur tungt syftet med begränsningen är (GrUU 8/2017 rd). Enligt grundlagsutskottets utlåtandep Praxis är det fråga om en situation som kan jämföras med expropriation i synnerhet när en begränsning av användningen helt hindrar att egendomen används för sitt huvudsakliga ändamål (se t.ex. GrUU 35/2020 rd).

När det gäller ersättningsskyldigheten i anslutning till användningsbegränsningar har grundlagsutskottet ansett att det av 15 § 1 mom. i grundlagen inte följer något krav på att ersätta ägaren för vilken inskränkning av användningen som helst och inte något krav på full ersättning när ersättningar beviljas (GrUU 55/2018 rd).

I fråga om proportionaliteten hos begränsningar av näringsfriheten har grundlagsutskottet i sin praxis ofta framhållit att företag och andra näringsidkare inte med fog kan förvänta sig att den lagstiftning som reglerar deras näringsverksamhet ska förbli oförändrad (GrUU 55/2018 rd). Grundlagsutskottet ansåg i sitt utlåtande om propositionen om förbud mot energiutvinning ur kol att det av särskild betydelse att begränsningen avser alla energiverk överlag (GrUU 55/2018 rd). Dessutom har grundlagsutskottet ansett att övergångsperioder för bestämmelserna är en omständighet som talar för förslagen (se t.ex. GrUU 32/2010 rd). Övergångsperioden gör det möjligt att omorganisera verksamheten innan begränsningarna träder i kraft (GrUU 55/2018 rd).

Egendomsskyddet har också ett väsentligt samband med skyddet för berättigade förväntningar. Principen om skydd för berättigade förväntningar ingår i förvaltningslagen, i 6 § i den lagen

föreskrivs det om rättsprinciperna inom förvaltning. Den centrala innebörden av skyddet för berättigade förväntningar är att den enskilde måste kunna lita på att myndigheternas verksamhet är laglig och felfri och på att förvaltningsbesluten står fast. Vid tillämpningen av principen är det fråga om under vilka förutsättningar ett enskilt rättssubjekt kan lita på att ett beslut som har fattats genom bruk av offentlig makt är bestående, och hurdant skydd detta beslut har mot oväntade förändringar i myndighetens verksamhet. Principen om skyddet för berättigade förväntningar begränsar rätten att med retroaktiv verkan återkalla beslut varigenom någon beviljats en fördel, och begränsar också allmänt möjligheterna att ändra beslut till nackdel för den enskilde utan bemyndigande i lagstiftningen. De förväntningar som ska skyddas ska i sista hand kunna återkopplas till någon central komponent i rättsordningen, det vill säga lagstiftningen, allmänna rättsprinciper eller internationella avtal. Bedömningen av skyddet för berättigade förväntningar bygger i sista hand på prövning där den enskildes tillit måste avvägas i relation till allmän fördel (RP 72/2002 rd, s. 64).

Förslaget bör granskas också med tanke på näringsfriheten. Enligt 18 § 1 mom. i grundlagen har var och en i enlighet med lag rätt att skaffa sig sin försörjning genom arbete, yrke eller näring som han eller hon valt fritt. Dessutom fastställs där principen om fritt företagande, när yrke och näring uttryckligen nämns som ett medel för att skaffa utkomst. En grundprincip är individens egen aktivitet för att skaffa sig utkomst. Rätten att fritt välja sitt arbete är också kopplad till jämlikhet och diskrimineringsförbud.

Rätten enligt 18 § 1 mom. i grundlagen begränsas naturligtvis av vissa faktiska omständigheter, såsom tillgången på arbetsplatser och den utbildning, erfarenhet och yrkesskicklighet som krävs för arbetet. Yrkesutövarnas och näringsidkarnas valmöjligheter begränsas av deras förmåga att sälja sina produkter och tjänster så att de kan försörja sig.

Förutom faktiska begränsningar finns många rättsliga begränsningar som gäller arbete, yrke och näringsverksamhet. Uttrycket ”i enlighet med lag” som ingår i 18 § 1 mom. i grundlagen pekar på en möjlighet att genom lag inskränka den rättighet som tryggas i bestämmelsen (RP 309/1993 rd, s. 71, GrUU 9/2005 rd, s. 2). Å andra sidan hänvisar uttrycket till kravet på bestämmelser i lag, och därmed till att också bestämmelser som har betydelse för dessa grundläggande fri- och rättigheter ska utfärdas i lag (GrUU 18/2006 rd, s. 3–4, GrUU 8/2005 rd, s. 3, GrUB 5/2002 rd, s. 1–2, GrUU 31/1998 rd, s. 2–3 och GrUU 15/1996 rd).

Begränsningar av näringsfriheten som införs genom lag ska vara exakta och noga avgränsade, vartill begränsningarnas väsentliga innehåll, såsom omfattningen av och förutsättningarna för begränsningen ska framgå av lagen (GrUU 28/2001 rd, s. 6 och GrUU 9/2005 rd s. 2).

Efter lagändringen 2018 har aktörerna inom bilscolebranschen gjort investeringar i simulatorer. När aktörerna gjorde investeringar förlitade de sig på myndighetens verksamhet och på att lagstiftningen består. Genom förslaget begränsas användningen av simulatorer i den körundervisning som ingår i utbildningen i riskidentifiering med mindre än en tredjedel jämfört med nuläget. Den föreslagna begränsningen omfattar alla aktörer som erbjuder förarutbildning på ett jämlikt sätt, även om de ekonomiska konsekvenserna gäller i synnerhet de aktörer som gjort investeringar i simulatorer. De föreslagna bestämmelserna balanseras upp med förslaget om en senare tidpunkt för ikraftträdandet. Övergångsperioden ger aktörerna flera månader tid efter stadfästandet av lagen att förbereda sig på ändringarna och vid behov göra ändringar i sin verksamhet.

Propositionens syfte är att främja trafiksäkerheten i synnerhet bland unga. Den föreslagna begränsningen och därigenom den ökade mängden körundervisning med personbil och den mångsidigare körundervisningen som ingår i utbildningen i riskidentifiering bedöms förbättra

trafiksäkerheten. Begränsningen av användningen av simulatorer jämfört med nuläget ska ställas i proportion till de mål som eftersträvas med propositionen och som hänför sig till trafiksäkerheten, till skyddet av liv och hälsa och till 7 § i grundlagen. Med beaktande av propositionens tungt vägande mål och det faktum att förslaget inte kategoriskt hindrar att simulatorer används, anses den begränsning av användningen av simulatorer som ingår i förslaget inte vara oskälig eller problematisk med tanke på 15 § i grundlagen.

Den begränsning av användningen av simulatorer som ingår i förslaget är exakt och noggrant avgränsad och dess väsentliga innehåll framgår av lagen. Begränsningen anses inte vara avgörande för aktörernas försörjning. Även om ändringen konstateras i någon mån ha negativa ekonomiska konsekvenser i synnerhet för de aktörer som investerat i simulatorer, begränsar den inte branschaktörernas rätt till arbete och näringsfrihet enligt 18 § 1 mom. i grundlagen.

Den föreslagna preciseringen av villkoren för beviljande av dispens och det föreslagna förbudet för 17-åringar att köra nattetid med fordon som kräver körkort för kategori B bör också granskas med tanke på näringsfriheten.

Preciseringen av villkoren för beviljande av dispens leder sannolikt till att antalet dispenser minskar. På grund av ändringen kan det i viss mån bli svårare för personer under 18 år att färdas till arbete eller studier. De unga som i fortsättningen inte kan få dispens måste hitta och använda andra färdssätt, till exempel färdas till fots eller med cykel eller med något annat motordrivet fordon eller åka med någon annan. Det kan också vara möjligt att använda kollektivtrafik. Ändringen bedöms inte i avsevärd grad begränsa näringsfriheten. Genom ändringen tryggas rätten till liv och personlig trygghet.

Det föreslås att körrätten för 17-åringar som kör en personbil eller något annat fordon som kräver körkort för kategori B begränsas nattetid mellan klockan 00 och klockan 05. Förslagets negativa inverkan på de ungas arbete är liten, eftersom lagen om unga arbetstagare (998/1993) begränsar de ungas arbetstid till i huvudsak kl. 06–22. Begränsningen gäller temporärt tills körrättsinnehavaren fyller 18 år. Begränsningen kan anses vara exakt, noggrant avgränsad och proportionerlig ur konstitutionell synvinkel.

Med stöd av de allmänna förutsättningarna för inskränkning av de grundläggande fri- och rättigheterna ska begränsningarna också vara godtagbara med hänsyn till människorättsförpliktelserna. Näringsfriheten tryggas inte i sig i Europakonventionen eller i de människorättskonventioner som lyder under FN. I artikel 23 i FN:s allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna ingår friheten att välja arbete. Näringsfriheten ingår i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna. Enligt artikel 16 i den ska näringsfriheten erkännas i enlighet med unionsrätten samt nationell lagstiftning och praxis. Artikel 1 i det första tilläggsprotokollet till Europakonventionen skyddar egendomsskyddet och det har ansetts att den indirekt skyddar även näringsverksamheten. Denna rätt kan i stor utsträckning begränsas genom lag för att trygga offentliga intressen. Finlands internationella förpliktelser i fråga om mänskliga rättigheter hindrar därför inte en reglering av det slag som föreslås. Syftet med de ovannämnda ändringsförslagen är att främja trafiksäkerheten.

På de grunder som beskrivs ovan anses de föreslagna begränsningarna inte vara problematiska med avseende på grundlagen och de uppfyller de krav som följer av Europakonventionen och andra internationella människorättsförpliktelser som är bindande för Finland samt de krav som följer av de grundläggande rättigheterna inom EU.

12.5 De föreslagna påföljdernas grundlagsenlighet

Påföljd för brott mot förbudet mot körning nattetid

Bestämmelser om förande av fortkäffningsmedel utan behörighet finns i 23 kap. 10 § i strafflagen. Enligt 1 mom. i den paragrafen ska för förande av fortkäffningsmedel utan behörighet utdömas böter eller fängelse i högst sex månader. Enligt 64 § 2 mom. 4 punkten i körkortslagen ska polisen meddela en körrättsinnehavare körförbud om han eller hon konstaterats ha gjort sig skyldig till förande av fortkäffningsmedel utan behörighet enligt 23 kap. 10 § i strafflagen. Enligt 70 § 1 mom. 3 punkten kan temporärt körförbud meddelas, om det är sannolikt att det finns förutsättningar för att meddela körförbud med stöd av 64 § 2 mom. 3–5 punkten.

I propositionen föreslås det att som påföljd för körning i strid med den begränsning som föreslås i den nya 5 a § ska föraren med stöd av de bestämmelser som beskrivs ovan i regel dömas till böter i ett bötesförfarande och meddelas körförbud, om inte brottmålet behandlas i domstol enligt behandlingsordningen för brottmål. Den nya 5 a § innehåller en informativ hänvisning till 23 kap. 10 § i strafflagen. Vid beredningen av propositionen har man också bedömt flera andra alternativa påföljder. Dessa alternativ beskrivs närmare i avsnitt 5.1.

I lagberedningspraxis har man sällan tagit ställning till förutsättningar och grunder för valet mellan administrativa påföljdsavgifter och straffrättsliga bestämmelser. Användningsområdet för administrativa påföljder i lagstiftningen har utökats och de har ansetts lämpa sig framför allt för situationer där det handlar om mindre förseelser eller försummelser och där avgiften kan bestämmas av en administrativ myndighet genom ett förhållandevis enkelt förfarande (GrUU 9/2018 rd, s. 2). Det har av tradition ansetts vara motiverat med straffrättslig kriminalisering om regleringsmiljön är komplex och utredningen av olika aspekter kring den misstänktes subjektiva skuld och andra väsentliga omständigheter i anslutning till den misstänkta gärningen kräver andra metoder än skriftlig utredning, eftersom ovannämnda omständigheter lämpar sig bättre för utredning i straffprocessuell ordning.

Riksdagens grundlagsutskott har ansett att en straffrättslig sanktion principiellt uttrycker en större klandervärdhet än en mer neutral administrativ påföljd. Mindre skadliga och klandervärda gärningar som det ändå med tanke på deras skadlighet är motiverat att förena med påföljd, är det därför ändamålsenligt att förena med administrativa avgiftspåföljder. Också avgiftspåföljder kan enligt utskottet fungera allmänpreventivt varvid deras effekt är baserad på bland annat övervakning och graden av risk för att åka fast och på att påföljden påförs snabbt. I anslutning till dessa allmänna aspekter har grundlagsutskottet dessutom ansett att det straffrättsliga systemet inte bör belastas genom att inkludera de lindrigaste gärningarna som endast förorsakar ringa skada för samhället (GrUU 9/2018 rd, s. 4, se även LaUU 9/2018 rd, s. 2–3). Dessutom bör det noteras att även inom EU har straffrättslig straffbarhet betraktats som ett sista alternativ och straffrättslig straffbarhet kan motiveras i fråga om allvarliga gärningar eller till exempel när det är viktigt att uttrycka starkt fördömande av en viss gärning som anses vara klandervärd.

Enligt rättslitteraturen kan det straffrättsliga systemet användas för skydd av skyddsintressen endast om det inte finns tillgång till ett annat, moraliskt mera acceptabelt medel, som till sin effekt i rimlig grad motsvarar denna och som till rimliga kostnader kan verkställas. Det är med andra ord fråga om att det straffrättsliga systemet enligt principen ska användas i sista hand. I rättslitteraturen har det också ansetts att administrativa påföljdsavgifter med tanke på ultima ratio-principen kan fungera som ett alternativ till straffrättslig lagstiftning. Användning av administrativa sanktioner har kunnat motiveras också i situationer där det har varit relativt enkelt att bevisa de gärningar som sanktionerna gäller (RP 231/2022 rd, s. 9–11). En administrativ

påföljdsavgift kan emellertid påföras också till exempel med stöd av 12 § i konkurrenslagen (948/2011) för en konkurrensbegränsning och ett sådant ärende är sällan enkelt och klart.

Syftet med propositionen är att främja trafiksäkerheten i synnerhet bland unga. Det föreslagna förbudet mot körning nattetid för 17-åringar som framför fordon som kräver körkort för kategori B är motiverat med tanke på trafiksäkerheten. Enligt olycksfallsstatistiken (Trafikledsverkets register över trafikolyckor) inträffade en stor del (41 %) av de olyckor som lett till döden och där en 17-årig personbilsförare var inblandad nattetid mellan klockan 00 och klockan 05. Andelen olyckor nattetid där antingen en 18-årig personbilsförare eller en 19-årig personbilsförare har varit inblandad är mindre (26 % och 9 %).

17-åringar som fått körkort för personbil med dispens har i regel motiverat behovet av körkort med sådana regelbundna resor till och från skolan, arbetsplatsen eller hobbyer som inte infaller nattetid. De resor med personbil som 17-åringar gör nattetid är således i allmänhet andra resor än de på grundval av vilka dispens har beviljats, och på grund av det ringa antalet andra vägtrafikanter kan de också ha en koppling till ett visst riskbeteende.

Genom den föreslagna begränsningen av körrätten kan man minska farliga situationer nattetid bland unga förare och eventuella olyckor till följd av dem. Riskbeteende medför fara inte bara för de personer som åker med i fordonet utan också för andra vägtrafikanter, såsom andra motorfordonsförare, cyklister och fotgängare. Även om trafiken i allmänhet inte är lika livlig nattetid som på dagen, finns det ändå risker. Vid beredningen har det bedömts att trafiksäkerheten bland unga inte kan främjas lika effektivt på andra sätt, till exempel genom mer omfattande ändringar i förarutbildningen än vad som föreslås, som genom en begränsning av körrätten. För att det vägande skyddsintresse som eftersträvas med begränsningen ska tillgodoses, det vill säga att unga förares och andra vägtrafikanters liv och hälsa skyddas och trafiksäkerheten bland unga förbättras, är det nödvändigt att det införs en påföljd för körning i strid med den föreslagna begränsningen. Vid beredningen av propositionen har det bedömts att en påföljd på ett väsentligt sätt har samband med och inverkar på hur begränsningen iakttas och att motsvarande effekt inte kan uppnås med lindrigare metoder än den föreslagna påföljden.

Den föreslagna påföljden motsvarar rådande praxis, där enkla och klara körförbudsbrott behandlas i ett bötesförfarande enligt lagen om föreläggande av böter och ordningsbot, körrättsinnehavaren meddelas temporärt körförbud och ett körförbudsärende som leder till temporärt körförbud inleds vid polisens tillståndsförvaltning. Påföljden är således i enlighet med nuvarande praxis. Påföljden överensstämmer också med tolkningen av körning i strid med begränsningen i 5 § 6 mom. i körkortslagen. Enligt momentet har 17-åringar som har körkort för kategori B eller BE och som studerar inom yrkesinriktad förarutbildning som omfattar erhållande av körkort för lastbil eller buss körkort endast till körningar i anslutning till studier som avses i momentet. Enligt uppgifter från Polisstyrelsen betraktas andra körningar som gärningar som bryter mot körrätten.

Bötesstraff är av betydelse med tanke på egendomsskyddet, som tryggas i 15 § i grundlagen, och bötesstraff innebär ingrepp i den dömdes egendom (GrUU 23/1997 rd, s. 2). De föreslagna grunderna för straffbarhet är samhälleligt vägande och uppfyller kravet på proportionalitet. Genom det bötesstraff som föreslås för brott mot förbudet mot nattkörning för minderåriga förare ingriper man inte i egendomsskyddets kärnområde, som tryggas i grundlagen.

Den straffrättsliga legalitetsprincipen enligt 8 § i grundlagen inbegriper ett särskilt krav på att lagen ska vara exakt. Enligt principen ska brottsrekvisitet för varje brott anges tillräckligt exakt i lag för att det utifrån lagens ordalydelse ska gå att förutse om en viss åtgärd eller försummelse är straffbar (GrUU 48/2017 rd, s. 9). Kärnan i legalitetsprincipen är densamma i

Europadomstolens och EU-domstolens praxis, där man har betonat strafflagstiftningens förutsebarhet, det vill säga att det utifrån en bestämmelses lydelse ska gå att förutse vad som är straffbart (se GrUU 10/2016 rd och GrUU 56/2014 rd, s. 2/II, samt de utlåtanden som det hänvisas till i dem). Bestämmelser om begränsningen och hur den påverkar körrätten finns i den föreslagna 5 a § och i den nya punkt som föreslås i 6 § 3 mom. Av bestämmelserna framgår att körrätten för 17-åringar som har körrätt för kategori B inte är i kraft under begränsningstiden mellan klockan 00 och klockan 05. Utifrån den föreslagna ordalydelsen är det möjligt att sluta sig till att körning under begränsningstiden är en gärning som bryter mot förarens körrätt och för vilken en påföljd kan påföras.

I propositionen föreslås det att 17-åringar som har körrätt för kategori B ska förbjudas att köra nattetid och att de ska vara skyldiga att förse fordonet med ett märke som anger att föraren är minderårig och att påföljder kan påföras för brott mot detta förbud och denna skyldighet. Eftersom ändringarna föreslås gälla också 17-åringar som före ikraftträdandet av lagen fått körrätt för kategori B med åldersdispens eller för att de genomgår yrkesinriktad förarutbildning, ska informationen om ändringarna ges explicit på det sätt som beskrivs i avsnitt 10.

Den föreslagna påföljden ska på de grunder som beskrivs ovan anses nödvändig, exakt, proportionerlig och förenlig med kravet på proportionalitet.

På de ovan angivna grunderna anses de föreslagna bestämmelserna om påföljd inte vara problematiska med tanke på grundlagen, och till dessa delar behöver förslaget inte behandlas i grundlagsordning.

Påföljder för underlåtelse att förse fordon med ett märke, för fusk vid teoriprovet för förarexamen och för brott mot skyldigheten att medföra åldersdispens

I propositionen föreslås det att det till körkortslagen fogas nya administrativa påföljder. Administrativa påföljder kan anses lämpa sig särskilt för situationer där det är fråga om överträdelser och försummelser som är relativt föga klandervärda eller andra överträdelser och försummelser av den sektorsspecifika lagstiftningen där det enkelt kan påvisas att de lagstadgade skyldigheterna har försummats.

I bestämmelserna om administrativa påföljder ska de allmänna förutsättningarna för inskränkning av de grundläggande fri- och rättigheterna beaktas. Sådana är bland annat kraven på lagstiftningens acceptabilitet och proportionalitet. I enlighet med kravet på att inskränkningar i de grundläggande fri- och rättigheterna ska vara acceptabla, ska ett vägande samhälleligt behov av och en med tanke på de grundläggande fri- och rättigheterna godtagbar grund för de administrativa sanktionerna kunna påvisas (GrUU 23/1997 rd, s. 2/II).

Kravet på proportionalitet förutsätter att det bedöms om sanktionerna är nödvändiga för att skydda det skyddsintresse som ligger till grund för dem. Det gäller på denna punkt att avgöra om samma syfte kan nås på något annat sätt, som innebär ett mindre ingrepp i de grundläggande fri- och rättigheterna än kriminalisering (GrUU 23/1997 rd). När bestämmelser om sanktioner införs ska det förutom vid lagstiftningens acceptabilitet och proportionalitet även fästas särskild vikt vid avgränsningen av bestämmelserna och vid rättsskyddet för dem som sanktionerna gäller (GrUU 49/2017 rd).

I propositionen föreslås det för det första att det till lagen fogas en ny 51 a § med bestämmelser om märkning av fordon för att ange att föraren är minderårig och om skyldigheten att förse fordon med ett märke. För det andra föreslås det att 93 § 2 mom. ändras. Enligt förslaget föreskrivs det i momentet om en administrativ påföljd för underlåtenhet att iaktta skyldigheten

att förse fordon med ett märke. Den administrativa påföljden föreslås vara en avgift för trafikförseelse. I fråga om beslut om avgift för trafikförseelse tillämpas på förvaltningsförfarandet och delgivningen av beslutet bestämmelserna i 6 kap. i vägtrafiklagen. På verkställigheten av avgift för trafikförseelse tillämpas bestämmelserna i lagen om verkställighet av böter (672/2002). Grundlagsutskottet har i sitt utlåtande GrUU 9/2018 rd och lagutskottet har i sitt utlåtande 9/2018 rd bedömt avgiften för trafikförseelse som påföljd för de minsta vägtrafikförseelserna. För det tredje förutsätts det i 32 § 1 mom. att förare som fått körkort med åldersdispens ska medföra åldersdispensen vid körning. Vid försummelse av skyldigheten tillämpas möjligheten enligt 93 § 2 mom. att påföra föraren en avgift för trafikförseelse på 40 euro.

I de föreslagna bestämmelserna om administrativ påföljdsavgift har grundlagsutskottets utlåtandep Praxis i fråga om administrativa påföljder beaktats. I grundlagsutskottets utlåtandep Praxis har avgifter såsom avgiften för trafikförseelse med avseende på 81 § i grundlagen varken ansetts vara skatter eller avgifter, utan administrativa påföljder av sanktionskaraktär för en lagstridig gärning. Grundlagsutskottet har i sak likställt en ekonomisk påföljd av straffkaraktär med en straffrättslig påföljd (se t.ex. GrUU 9/2018 rd, GrUU 2/2017 rd, s. 4 och 5, GrUU 14/2013 rd och GrUU 17/2012 rd).

Grundlagsutskottet har ofta fäst uppmärksamhet vid att bestämmelserna om administrativa påföljder ska vara proportionerliga, det vill säga förenliga med proportionalitetsprincipen (GrUU 15/2014 rd och GrUU 17/2012 rd och de utlåtanden som nämns i det). Proportionaliteten har i allmänhet varit förenad med frågan om påföljder vid ringa försummelser och en gradering av påföljderna utifrån hur allvarlig förseelsen är (GrUU 11/2009 rd). Utskottet har ansett att man med tanke på kravet på proportionalitet kan ifrågasätta bland annat att försummelseavgiften föreslogs vara minst 500 euro även för vissa försummelser som var att anse som synnerligen ringa (GrUU 58/2010 rd). Grundlagsutskottet har även konstaterat att höga påföljdsavgifter framhäver kraven på rättssäkerhet (GrUU 14/2018 rd).

Den föreslagna avgiften för trafikförseelse är nödvändig för att säkerställa att skyldigheten att förse fordon med ett märke fullgörs och därigenom för att underlätta övervakningen av förbudet mot körning nattetid och för att påverka unga förares attityder och värderingar. Syftet med skyldigheten och den därmed sammanhängande påföljden är att skydda unga förares och andra vägtrafikanters liv och hälsa och att främja trafiksäkerheten, och på dessa grunder anses skyldigheten och påföljden vara godtagbara. Vid beredningen av propositionen har det bedömts att syftet inte kan nås på något annat sätt som i mindre grad ingriper i de grundläggande fri- och rättigheterna än genom att det påförs en påföljd.

Den föreslagna avgiften för trafikförseelse på 100 euro är noggrant avgränsad. Avgiften är också proportionerlig och skälig med beaktande av att genom att låta bli att märka fordonet är det möjligt att försöka kringgå övervakningen av förbudet mot körning nattetid. En annan omständighet som talar för att den föreslagna avgiften för trafikförseelse är skälig är att en lika stor avgift för trafikförseelse kan enligt 171 § 1 mom. 5 punkten i vägtrafiklagen påföras till exempel om en förare uppsåtligt eller av oaktsamhet underlåter att iaktta bestämmelserna om användning av utrustning på fordon, till exempel bilbälte. Påföljdsavgift påförs inte i situationer där förseelserna är ringa eller där det är oskäligt att påföra avgiften. I stället för påföljdsavgift kan den behöriga myndigheten ge en anmärkning.

Den skyldighet att medföra åldersdispens vid körning som föreslås i propositionen för dem som fått körkort med åldersdispens och tillämpningen av den administrativa påföljd som föreskrivs i 93 § 2 mom. för brott mot denna skyldighet förenhetligar den gällande regleringen. En motsvarande administrativ påföljd tillämpas också vid brott mot skyldigheten att medföra andra

tillstånd, till exempel undervisningstillstånd. Skyldigheten att medföra åldersdispens vid körning och påföljden för brott mot skyldigheten främjar trafiksäkerheten genom att förfarandet stöder trafikövervakningen. Skyldigheten gäller naturligtvis inte längre när den som ursprungligen fått körkort med åldersdispens har fyllt 18 år. Den nuvarande avgiften för trafikförseelse på 40 euro är noggrant avgränsad och skälig. Tillämpningen av avgiften också på dem som fått körkort med dispens jämnställer olika tillståndshavare, med beaktande av att nämnda påföljd för brott mot skyldigheten att medföra tillstånd redan kan påföras en del av tillståndshavarna.

I propositionen föreslås det att en ny 54 a § fogas till lagen. I paragrafen föreskrivs det om fusk som konstaterats vid avläggande av teoriprov för förarexamen och om en administrativ påföljd för fusk. Transport- och kommunikationsverket kan meddela den som har gjort sig skyldig till fusk vid teoriprovet för förarexamen ett tidsbundet förbud på sex månader att delta i provet.

Enligt förslaget betraktas som fusk en oärlig gärning eller underlåtelse som har som syfte att ge en felaktig bild av de egna eller någon annans kunskaper. Med fusk avses till exempel att lunta, avlägga provet för någon annans räkning, ge svar till någon annan eller be om svar av någon annan under provet samt all slags kopiering eller inspelning av provet eller delar av det. Som fusk betraktas också försök eller förberedelse till sådana gärningar. För Transport- och kommunikationsverket föreskrivs ett bemyndigande att meddela närmare föreskrifter om de praktiska åtgärder som behövs för att förhindra fusk före och under provsituationen.

De föreslagna bestämmelserna motsvarar i stort sett de karensbestämmelser i 246 a § i lagen om transportservice som trädde i kraft den 1 maj 2021 och som gäller prov för taxiförare, men är mer detaljerade än dessa. Kommunikationsutskottet ansåg i sitt betänkande KoUB 8/2021 rd om ändring av lagen om transportservice att det är nödvändigt och proportionerligt att den som gjort sig skyldig till fusk vid provet för taxiförare meddelas ett förbud på sex månader att på nytt delta i provet. Den regeringsproposition i vilken de karensbestämmelser som gäller prov för taxiförare ingick bedömdes i grundlagsutskottet (GrUU 45/2020 rd). Utöver i lagen om transportservice ingår karensbestämmelser i 145 § i lagen om transport av farliga ämnen (RP 220/2021 rd), som trädde i kraft den 1 september 2023. I paragrafen föreskrivs det om karensbestämmelser när det gäller prov för ADR-körtillstånd och prov för säkerhetsrådgivare.

Enligt uppgifter från Transport- och kommunikationsverket har antalet fall av fusk vid teoriprovet för förarexamen ökat. Ökningen av antalet fall kan delvis förklaras av bättre möjligheter att upptäcka fusk. I provlokaler används nuförtiden kameraövervakning. Föreskriften om teoriprov för förarexamen förbjuder entydigt att utrustning och material som möjliggör fusk vid provet förs in i provlokalen. Likaså förbjuds kopiering och vidareförmedling av provfrågor (Transport- och kommunikationsverket, föreskrift om teoriprov för förarexamen 2021).

Med beaktande av syftet med förarexamen är det viktigt att provsituationerna övervakas så att fusk inte kan förekomma. Det är också viktigt att följderna av fusk, till exempel att provet avbryts och underkänns, anges exakt i lag och med beaktande av rättsskyddsaspekterna. Det föreslagna tidsbundna förbudet på sex månader att delta i teoriprovet för förarexamen är noggrant avgränsat. Regleringen har en förebyggande effekt och den anses vara förenlig med proportionalitetsprincipen.

De allmänna grunderna för administrativa påföljder ska enligt grundlagsutskottets utlåtandepraxis anges i lag på det sätt som avses i 2 § 3 mom. i grundlagen, eftersom det innebär utövning av offentlig makt att ålägga en sådan påföljd. Grundlagsutskottet har även ansett att även om kravet på exakthet enligt den straffrättsliga legalitetsprincipen i grundlagens 8 § inte

som sådant gäller bestämmelserna om administrativa sanktioner kan det allmänna kravet på exakthet ändå inte förbigås i ett sammanhang som detta (GrUU 9/2012 rd, GrUU 74/2002 rd och GrUU 57/2010 rd). Av bestämmelser som gäller administrativa sanktioner ska det entydigt framgå vilka gärningar i strid med lagstiftningen eller vilka försummelser av lagstiftningen som kan leda till en sanktion som påföljd. Gärningar och försummelser för vilka det kan utfärdas sanktioner ska dessutom beskrivas i lag för att kunna preciseras. Det är särskilt viktigt att bestämmelserna är så utformade att åläggandet av sanktioner är tillräckligt förutsägbart för dem som regleringen gäller. Exempelvis i en lag som gäller påföljdsavgifter ska det exakt och tydligt föreskrivas om grunderna för betalningsskyldigheten och avgiftens storlek samt om den betalningsskyldiges rättsskydd och grunderna för att verkställa lagen (se till exempel GrUU 17/2012 rd, GrUU 9/2012 rd, s. 2/I och GrUU 57/2010 rd, s. 2/II). I de föreslagna bestämmelserna om administrativa påföljder har dessa krav beaktats på behörigt sätt.

I de föreslagna 54 a § och 93 § 2 mom. föreskrivs det utifrån kriminaliseringsprinciperna och de författningsrättsliga ramar som krävs för administrativa sanktioner noggrant avgränsat och exakt om de former av gärningar och försummelser för vilka sanktion för överträdelse ska påföras. De föreslagna påföljderna är nödvändiga med beaktande av lagens syften och de skyddsintressen som skyddas genom bestämmelserna, i synnerhet trafiksäkerheten. Vid brott mot lagen påförs administrativa påföljder på ett ändamålsenligt sätt och med iakttagande av proportionalitetsprincipen.

På de ovan angivna grunderna ska de föreslagna bestämmelserna om påföljd inte anses vara problematiska med tanke på grundlagen, och till dessa delar behöver förslaget inte behandlas i grundlagsordning.

12.6 Utfärdande av förordningar och delegering av lagstiftningsbehörighet

I förslaget ingår ett bemyndigande för statsrådet att utfärda förordning (det nya 51 a § 2 mom.) och ett bemyndigande att meddela föreskrifter (54 a § 4 mom.). Lagförslaget bör i fråga om bemyndigandet att utfärda förordning och bemyndigandet att meddela föreskrifter granskas i förhållande till 80 § i grundlagen.

Enligt 80 § 1 mom. i grundlagen kan republikens president, statsrådet och ministerierna utfärda förordningar med stöd av ett bemyndigande i grundlagen eller i någon annan lag. Bestämmelser om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter samt om frågor som enligt grundlagen i övrigt hör till området för lag ska dock utfärdas genom lag. Enligt 80 § 2 mom. i grundlagen kan andra myndigheter genom lag bemyndigas att utfärda rättsnormer i bestämda frågor, om det med hänsyn till föremålet för regleringen finns särskilda skäl och regleringens betydelse i sak inte kräver att den sker genom lag eller förordning. Med särskilda skäl kan till exempel avses reglering av frågor av teknisk karaktär och förhållandevis små detaljer, som endast i ringa utsträckning förutsätter prövningsrätt. Även reglering som ändras exceptionellt ofta kan utgöra ett sådant särskilt skäl som avses i 2 mom. (se RP 1/1998 rd, s. 134/II). Enligt 80 § 2 mom. i grundlagen ska tillämpningsområdet för ett bemyndigande att meddela föreskrifter som ges andra myndigheter vara exakt avgränsat. Med avgränsning kan avses till exempel en tidsmässig eller saklig avgränsning.

Grundlagsutskottet har i sin utlåtandepraxis konstaterat i fråga om tillämpningen av 80 § 2 mom. i grundlagen att jämfört med bemyndiganden att utfärda förordning ställs det större krav på exakt avgränsning av bemyndiganden att meddela föreskrifter, vilket betyder att de frågor som bemyndigandet gäller måste preciseras exakt genom lag. Bemyndigandet ska enligt grundlagens uttryckliga bestämmelse ha ett exakt avgränsat tillämpningsområde (t.ex. GrUU 46/2001 rd, s. 3/I och GrUU 16/2002 rd, s. 2/I).

Det bemyndigande att utfärda statsrådsförfordning som fogas till lagen (51 a §) gäller bestämmelser om storleken och utformningen av märket som anger att föraren är minderårig.

I den föreslagna 54 a § föreskrivs det om tillvägagångssättet vid fusk som upptäckts vid teoriprovet för förarexamen. Enligt 1 mom. betraktas som fusk en oärlig gärning eller underlåtelse som har som syfte att ge en felaktig bild av de egna eller någon annans kunskaper. Momentet innehåller även en beskrivning av gärningar som ska betraktas som fusk. Beskrivningen är inte helt uttömmande, eftersom formerna av fusk kan förändras med tiden. Med stöd av 4 mom. kan Transport- och kommunikationsverket meddela närmare föreskrifter om de praktiska åtgärder som behövs för att förhindra fusk. De förebyggande åtgärderna vidtas i huvudsak innan provsituationen börjar, men det kan också vara fråga om åtgärder som ska vidtas under provet. Sätten att försöka till exempel föra in föremål eller redskap som möjliggör fusk i provlokalen kan variera bland annat i takt med den tekniska utvecklingen, och därför är det ändamålsenligt att föreskriva om åtgärderna på föreskriftsnivå.

Det föreslagna bemyndigandet att meddela föreskrifter hänför sig således till de praktiska arrangemangen vid prov. Det är av teknisk natur och gäller detaljer, och ger inte myndigheten prövningsrätt i frågor som ska regleras på en högre författningsnivå.

De föreslagna bemyndigandena att utfärda förordning och särskilt att meddela föreskrifter är exakta och noggrant avgränsade. Bemyndigandena att utfärda förordning och meddela föreskrifter är förenade med tillräckligt specificerade grunder för den rättsliga ställningen på lagnivå. En grundläggande bestämmelse på lagnivå om bemyndigande att utfärda förordning om märket som anger att föraren är minderårig ingår i 51 a § i lagförslaget och en grundläggande bestämmelse på lagnivå om bemyndigande att meddela föreskrifter som gäller fusk vid teoriprovet för förarexamen ingår i 53 § i lagförslaget. De föreslagna bemyndigandena att utfärda förordning och meddela föreskrifter innebär inte prövningsrätt i någon större utsträckning eller befogenheter i frågor som ska regleras genom lag. I alla föreslagna bemyndiganden är det fråga om utfärdande av bestämmelser och meddelande av föreskrifter som preciserar lagen. På de grunder som anges ovan kan dessa bemyndiganden anses vara förenliga med 80 § 1 och 2 mom. i grundlagen.

12.7 Överföring av förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter

Offentliga förvaltningsuppgifter kan enligt 124 § i grundlagen anförtras andra än myndigheter endast genom lag eller med stöd av lag, om det behövs för en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna och det inte äventyrar de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning. Uppgifter som innebär betydande utövning av offentlig makt får endast skötas av myndigheter.

Enligt förarbetena till grundlagen betonar ordalydelsen i grundlagens 124 § att skötseln av offentliga förvaltningsuppgifter i regel ska skötas av myndigheter och att uppgifter av detta slag endast i begränsad utsträckning kan anförtras andra än myndigheter (RP 1/1998 rd, s. 179/I). Syftet med bestämmelsen är att begränsa överföringen av offentliga förvaltningsuppgifter utanför det egentliga myndighetsmaskineriet (GrUB 10/1998 rd, s. 33/II, RP 1/1998 rd, s.178/II).

Enligt förarbetena till 124 § i grundlagen är utgångspunkten att offentliga förvaltningsuppgifter endast genom lag kan anförtras andra än myndigheter. Eftersom framför allt skötseln av offentliga serviceuppgifter dock bör kunna ordnas smidigt och det inte i fråga om sådana uppgifter med hänsyn till syftena med regleringen finns behov av detaljreglering i lag, ska det också vara möjligt att med stöd av lag genom föreskrifter eller beslut bestämma om överföring

av förvaltningsuppgifter på andra än myndigheter. Också befogenheten att överföra uppgiften ska härvid grunda sig på lag (RP 1/1998 rd, s. 179/I).

Enligt 124 § i grundlagen kan offentliga förvaltningsuppgifter anförtros andra än myndigheter endast om det behövs för en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna. Grundlagsutskottet har framhållit att kravet på ändamålsenlighet är en rättslig förutsättning som ska bedömas från fall till fall (se GrUU 26/2017 rd, s.49, och de utlåtanden som det hänvisas till där samt RP 1/1998 rd, s. 179). Vid bedömningen av ändamålsenligheten ska uppmärksamhet fästas dels vid förvaltningens effektivitet och övriga interna behov, dels vid enskilda personers och sammanslutningars behov (RP 1/1998 rd, s. 179/, GrUU 8/2014 rd, s. 3, GrUU 16/2016 rd, s. 3). Också arten av förvaltningsuppgifterna ska beaktas (se RP 1/1998 rd, s. 179, se t.ex. GrUU 6/2013 rd, s. 2, GrUU 65/2010 rd, s. 2 och GrUU 57/2010 rd, s. 5). Grundlagsutskottet har i sin senaste praxis konstaterat att kravet på ändamålsenlighet kan när det är fråga om uppgifter i samband med serviceproduktion uppfyllas lättare än till exempel i fråga om beslutsfattande som gäller en enskild persons eller sammanslutnings centrala rättigheter (GrUU 33/2021 rd, s. 2, samt RP 1/1998 rd, s.179, och GrUU 8/2014 rd, s. 4, till vilka det hänvisas i det förstnämnda utlåtandet). I sina bedömningar av om kravet på ändamålsenlighet uppfylls har grundlagsutskottet även vägt in bland annat den specialkompetens eller de resurser som behövs för uppgifterna (GrUU 33/2013 rd, s. 2, GrUU 29/2013 rd, s.2 och GrUU 37/2010 rd, s. 5/).

Ytterligare ett villkor för att offentliga förvaltningsuppgifter ska kunna anförtros andra än myndigheter är enligt 124 § i grundlagen att det inte äventyrar de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning. Bestämmelsen understryker enligt motiveringen till den betydelsen av att de som sköter offentliga förvaltningsuppgifter ska vara utbildade för ändamålet och sakkunniga samt att de ska stå under tillräcklig offentlig tillsyn (RP 1/1998 rd, s. 179/II).

I grundlagsutskottets praxis har det ansetts att tryggnade av kraven på rättssäkerhet och god förvaltning i den bemärkelse som avses i 124 § i grundlagen innebär att de allmänna förvaltningslagarna iakttas när ärenden behandlas och att de som handlägger ärenden handlar under tjänsteansvar (GrUU 33/2004 rd, s. 7/II, GrUU 46/2002 rd, s. 9).

I lagförslaget ingår ett förslag till en ny 54 a §. I paragrafen föreskrivs det om fusk som konstaterats vid avläggande av teoriprov för förarexamen och om påföljden för fusk som påvisats. Eftersom förarexamensmottagaren, det vill säga också den som ordnar teoriprovet för förarexamen, är en serviceproducent som Transport- och kommunikationsverket på basis av konkurrensutsättning har gett ansvar att ordna provet i enlighet med 3 a § i lagen om förarexamensverksamhet (535/1998), är det skäl att granska förslaget med tanke på 124 § i grundlagen.

Fusk eller försök eller förberedelse till fusk upptäcks oftast redan under provet. Då är det nödvändigt att förarexamensmottagaren kan reagera omedelbart och avbryta provet i enlighet med det föreslagna 54 a § 2 mom. Samtidigt underkänns provprestationen. Fusk definieras på lagnivå i det föreslagna 54 a § 1 mom. Som det konstateras i punkten betraktas som fusk också försök eller förberedelse till en sådan gärning. Eftersom förfarandet är summariskt räcker det med att förbjudna redskap eller föremål förs in i provlokalen för att provet ska avbrytas och underkännas.

Enligt förslaget ska serviceproducenten lämna uppgifter om fusk som upptäckts och nödvändiga utredningar om saken till Transport- och kommunikationsverket. I 95 § 1 mom. föreskrivs det om möjligheten att begära omprövning, som enligt förslaget i fortsättningen också ska gälla avbrytande och underkännande av prov på grund av fusk. Således görs den slutliga

bedömningen av om det är fråga om fusk från fall till fall av Transport- och kommunikationsverket. Också i sådana fall där fusk upptäcks i efterhand, till exempel på basis av en inspelning av provsituationen, fattas beslut om underkännande av provet av Transport- och kommunikationsverket.

En påföljd för fusk kan också vara att en examinand meddelas ett tidsbundet förbud att delta i teoriprovet i enlighet med det föreslagna 54 a § 3 mom. Beslut om förbud fattas av Transport- och kommunikationsverket, och omprövning av ett sådant beslut får också begäras i enlighet med 95 §.

Varaktigheten av det tidsbundna förbudet till följd av fusk motsvarar nordisk nivå och bestämmelserna om förfarandet vid konstaterande av fusk motsvarar de gällande bestämmelserna om förfarandet i 246 a § i lagen om transportservice och 145 § i lagen om transport av farliga ämnen, men är mer detaljerade än dessa. Bestämmelserna i det föreslagna 54 a § anses inte vara problematiska med tanke på grundlagen.

12.8 Tillämpningen på Åland

Enligt 18 § 21 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) har landskapet Åland lagstiftningsbehörighet i fråga om vägtrafik. Landskapet har lagstiftningsbehörighet i fråga om de bestämmelser som ingår i denna proposition.

De förslag i propositionen som anknyter till de grundläggande fri- och rättigheterna är exakta, tidsmässigt begränsade och motiverade i förhållande till skyddsintressena. Omfattningen av de föreslagna bestämmelserna har begränsats till vad som ska anses vara nödvändigt och proportionellt med tanke på syftena med dem. Förslagen innebär inga ingrepp i kärnområdet för de grundläggande fri- och rättigheter som tryggas i grundlagen.

På de grunder som anges ovan kan lagförslagen behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Kläm

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs riksdagen följande lagförslag:

Lag

om ändring av körkortslagen

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i körkortslagen (386/2011) 25 § 2 mom., sådant det lyder i lag 938/2018,
ändras 6 § 3 mom. 3 punkten, 26 § 1 mom., 32 § 1 mom., 35 § 2 mom., 37 § 1 och 2 mom.,
53 §, 54 § 2 mom., 65 § 2 mom., 93 §, rubriken för 95 §, 95 § 1 mom. och 97 §,
av dem 26 § 1 mom., 35 § 2 mom., 37 § 1 och 2 mom., 53 § och 97 § sådana de lyder i lag
938/2018, 32 § 1 mom. sådant det lyder i lag 15/2019, 54 § 2 mom. sådant det lyder i lag
387/2018, 65 § 2 mom. sådant det lyder i lag 70/2025, 93 § sådana den lyder i lagarna 999/2016,
734/2018 och 465/2025, samt rubriken för 95 § och 95 § 1 mom. sådana de lyder i lag
1510/2019, samt
fogas till lagen en ny 5 a §, till 6 § 3 mom., sådant det lyder delvis ändrat i lag 563/2020, en
ny 4 punkt samt till lagen nya 51 a och 54 a § som följer:

5 a §

Minderåriga förares körrätt för kategori B

För personer under 18 år är körrätten för kategori B inte i kraft mellan klockan 00 och klockan
05. Bestämmelser om straff för förande av fortskaffningsmedel utan behörighet finns i 23 kap.
10 § i strafflagen (39/1889).

6 §

Körrätt

För körrätt gäller dessutom följande begränsningar:

- 3) körrätt för framförande av ett fordon i kategori C eller D i andra syften än de som nämns i
5 § 4 mom. finns inte förrän ålderskraven i övrigt är uppfyllda,
 - 4) körrätt för framförande av ett fordon i kategori B under den tid som avses i 5 a § finns inte
förrän ålderskravet enligt 5 § 1 mom. 5 punkten är uppfyllt.
-

26 §

Utlämnande av körkort

Körkortet sänds till sökanden per post. Transport- och kommunikationsverket lämnar ut
körkortet, om det inte kan skickas per post på grund av att myndigheten måste få sökandens
gamla körkort eller av någon annan orsak som hänför sig till dokumentssäkerhet eller till
utförande av någon uppgift enligt denna lag. Om ett körkort skickas per post till en person som
har ett tidigare körkort, ska personen förstöra det tidigare körkortet i enlighet med de
anvisningar som bifogats postförsändelsen. Närmare bestämmelser om hinder för att sända

körkort per post, förfarandet vid postning och andra krav på postningen får utfärdas genom förordning av statsrådet.

32 §

Skyldighet att medföra och visa upp körkort och andra tillstånd eller intyg

Körkort, temporärt körkort, tillfälligt körkort, internationellt körkort, undervisningstillstånd, övningstillstånd för motorcykel, förarbevis för moped utfärdat i någon annan EU- eller EES-stat än Finland, trafiklärtillstånd, tillstånd för undervisningspraktik, i 97 § avsedd åldersdispens och intyg över förarexamen ska medföras vid körning och på anmodan visas upp för en polisman, eller för en tullman eller gränsbevakningsman som fullgör tjänsteåligganden som hänför sig till trafikövervakning. Undervisningstillstånd, övningstillstånd för motorcykel, åldersdispens och trafiklärtillstånd får också visas upp elektroniskt.

35 §

Utbildningskrav för körkort i grupp 1

En person som avlägger körkort för bil i kategori B ska före förarexamen få utbildning som förbättrar personens färdigheter att köra under svåra förhållanden och även i övrigt stöder en säker och ansvarsfull körstil som följer reglerna. Utbildningen ska särskilt stärka färdigheterna att upptäcka och undvika farliga situationer och faktorer som kan öka olycksrisken genom att de försämrar förarens körförmåga. Utbildningen ska innefatta undervisning om identifiering av risker och om trafiksituationer som hänför sig till förarens riskbeteende samt om särdragen vid körning i mörker och halt väglag. Körundervisningen i halt väglag kan också ordnas som prov på och träning av körning på övningsbana eller något annat motsvarande område som inte används för allmän trafik. Utbildningen ska ta tolv timmar och innefatta teoriundervisning och körundervisning. Av körundervisningen får högst hälften ske med simulator.

37 §

Utbildning i anslutning till körförbud för nya förare samt återlämnande av körkort efter körförbud

Om en förare meddelas körförbud för trafikbrott eller återkommande trafikförseelser eller meddelas temporärt körförbud under två år från det att den första körrätten för körkortskategori AM, T eller B erhöles, är ett villkor för att körkortet ska återlämnas efter att körförbudet upphört att föraren har fått efterutbildning om riskbeteende och dess inverkan på trafiksäkerheten. Bestämmelsen tillämpas också på en sådan innehavare av körrätt för motorcykel som inte har körrätt för bil, under två år efter erhållandet av den första körrätten för motorcykel. Om de övervakningstider som avses i detta moment överlappar varandra eller följer på varandra utan avbrott, betraktas övervakningstiderna som en enda övervakningsperiod.

För att körkortet ska återlämnas efter ett sådant körförbud som avses i 1 mom. eller ett temporärt körförbud krävs det att den som meddelats körförbud visar upp ett intyg över att han eller hon fått den utbildning som avses i det momentet. Utbildningen ska genomgås efter varje körförbud eller temporärt körförbud enligt det momentet. Utbildningen behöver inte genomgås

och intyg behöver inte visas upp, om polisen har fattat beslut om att ett temporärt körförbud som meddelats på grund av ett brott eller en förseelse som körrättsinnehavaren misstänks ha begått ska upphöra i enlighet med 72 § 5 mom.

4 kap.

Förarutbildning

51 a §

Märke som anger att föraren är minderårig

Förare under 18 år som framför ett fordon som kräver körrätt för kategori B ska förse fordonet med ett märke som fästs på en synlig plats på fordonets bakre del.

Närmare bestämmelser om märkets storlek och utformning utfärdas genom förordning av statsrådet.

53 §

Hur förarexamen är uppbyggd och hur den genomförs

I förarexamen ingår ett teoriprov och ett körprov. Körprovet kan innefatta ett särskilt manöverprov. I körprovet för körkort för moped ingår enbart ett manöverprov. För kategori T avläggs endast teoriprov. I en examen som avläggs för att höja körkortskategorin för motorcykel i fall som avses i 35 § 4 mom. eller för att erhålla körrätt för sådana fordonskombinationer i kategori B som avses i 7 § 4 mom. avläggs endast körprov. Den som deltar i ett prov som ingår i förarexamen ska styrka sin identitet innan provet inleds och vid behov också under provet.

För att få avlägga körprovet ska examinandan ha avlagt teoriprovet för motsvarande körkortskategori och i kategori AM för motsvarande fordonskategori. Teoriprovet ska avläggas med hjälp av Transport- och kommunikationsverkets material, utan hjälpmedel eller anteckningar. När teoriprovet avläggs får endast sådana nödvändiga föremål, redskap och klädesplagg som hälsotillstånd eller religiös övertygelse förutsätter föras in i provlokalen.

Det fordon som används för körprovet ska uppfylla de krav som gäller i examenskategorin och det ska vid behov vara utrustat med en sådan pedal för förarprövaren som påverkar fordonets färdbröms. Examinanden ska tillhandahålla ett sådant fordon som behövs för körprovet. Under provet betraktas examinandan som förare.

Bestämmelser om körprovets längd samt mottagandet av körprov och undantag från kravet på pedal utfärdas genom förordning av statsrådet. Närmare bestämmelser om teoriprov, examensfordon och andra krav på förarexamen får utfärdas genom förordning av statsrådet. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i teoriprov, körprov och manöverprov och om de praktiska arrangemangen vid proven.

54 §

Förutsättningar för att delta i förarexamen

Körkortstillstånd enligt 1 mom. 1 punkten krävs inte och körförbud som meddelats tills vidare eller temporärt körförbud utgör inte något hinder för att avlägga examen, om polisen har ålagt personen att avlägga nytt körprov. Om en person har meddelats körförbud tills vidare på den

grunden att personen inte längre uppfyller de medicinska kraven för körkortstillstånd, utgör körförbudet inte heller hinder för avläggande av examen för att återfå körrätten, om en läkare förutsätter eller rekommenderar det enligt ett läkarutlåtande som visas upp.

54 a §

Fusk vid teoriprovet för förarexamen

Som fusk vid teoriprovet för förarexamen enligt 53 § betraktas att använda hjälpmedel eller anteckningar under provet, avlägga provet för någon annans räkning, ge svar till någon annan eller be om svar av någon annan under provet samt all slags kopiering eller inspelning av provet eller delar av det samt en sådan annan oärlig gärning eller underlåtelse som har som syfte att ge en felaktig bild av de egna eller någon annans kunskaper, såsom. Som fusk betraktas också försök eller förberedelse till en sådan gärning.

Om en person som deltar i teoriprovet handlar svikligt, ska förarexamensmottagaren avbryta den personens prov och underkänna provprestationen. Förarexamensmottagaren ska göra en anmälan till Transport- och kommunikationsverket om fusk som upptäckts och de åtgärder som vidtagits med anledning av det. Om fusk upptäcks efter provprestationen, underkänns provprestationen av Transport- och kommunikationsverket.

Transport- och kommunikationsverket kan meddela den som har gjort sig skyldig till fusk vid teoriprovet för förarexamen ett tidsbundet förbud på sex månader att delta i provet. Tiden räknas från den dag då den verksamhet som är att betrakta som fusk konstaterades. Transport- och kommunikationsverkets beslut om ett tidsbundet förbud är verkställbart även om beslutet inte har vunnit laga kraft.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de praktiska åtgärder som behövs för att förhindra fusk före och under provsituationen.

65 §

Körförbud på grundval av återkommande förseelser

En innehavare av körrätt för bil ska trots 1 mom. meddelas körförbud, om innehavaren under de två år som följer på det att denne fick den första körrätten för bil, gör sig skyldig till en gärning enligt 1 mom. tre gånger inom två år eller två gånger inom ett år. Detsamma gäller också sådana innehavare av körrätt för motorcykel som inte har körrätt för bil, i två år efter det att körrätten för motorcykel började.

93 §

Körkortsförseelse

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot

- 1) sådana villkor och begränsningar i körkort och körkortstillstånd som avses i 16 §,
 - 2) bestämmelsen i 75 § om skyldighet att överlämna körkortet, eller
 - 3) bestämmelsen i 33 § om att låta någon annan köra ett fordon,
- ska för *körkortsförseelse* dömas till böter.

En förare av ett fordon som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot

1) skyldigheten enligt 32 § att medföra handlingar vid körning kan påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro,

2) skyldigheten enligt 51 a § att förse ett fordon som förs av en minderårig förare med ett märke kan påföras en avgift för trafikförseelse på 100 euro.

Bestämmelser om påförande och delgivning av avgift för trafikförseelse finns i vägtrafiklagen. Bestämmelser om verkställigheten av avgift för trafikförseelse finns i lagen om verkställighet av böter (672/2002).

95 §

Begäran om omprövning och ändringssökande

Omprövning av beslut som en förarexamensmottagare meddelat i samband med skötseln av uppgifter som föreskrivs i denna lag och av beslut som Transport- och kommunikationsverket har meddelat med stöd av 54 a § får begäras hos Transport- och kommunikationsverket. Bestämmelser om begäran om omprövning finns i förvaltningslagen (434/2003).

97 §

Åldersdispens

Med avvikelse från 5 § 1 mom. 5 punkten är minimiåldern för körkort för kategori B 17 år, om Transport- och kommunikationsverket utifrån en bedömning av särskilda skäl har beviljat dispens för avläggande av körkort för kategori B (*åldersdispens*). Åldersdispens kan sökas tidigast fyra månader innan den som ansöker om körkort fyller 17 år.

Beviljande av åldersdispens förutsätter

1) att den minderåriges vårdnadshavare ansöker om dispens för den minderåriga som står under vårdnadshavarens vårdnad,

2) att vårdnadshavaren i ansökan har försäkrat att det finns ett regelbundet behov för den som står under vårdnad att minst fyra gånger i veckan färdas en sträcka som överskrider 7 kilometer gående i en riktning och att det inte finns tillgängliga kollektivtrafikförbindelser för att kunna färdas eller att resan med kollektivtrafik tar minst 1 timme 30 minuter i en riktning,

3) det till ansökan har fogats något av följande för att påvisa behovet av att färdas för den minderåriga som står under vårdnad:

a) närvarointyg för den minderåriga som står under vårdnad från utbildningsanordnaren över studier på andra stadiet,

b) intyg från utbildningsanordnaren över utbildning som ordnas på en arbetsplats som ingår i yrkesstudier för den minderåriga som står under vårdnad,

c) arbetsavtal om anställning för viss tid som varar minst två månader eller anställning som gäller tills vidare för den minderåriga som står under vårdnad,

d) intyg från ett grenförbund över målinriktad träning för den minderåriga som står under vårdnad,

e) intyg från utbildningsanordnaren över pågående grundläggande konststudier för den minderåriga som står under vårdnad,

f) läkarintyg över hälsotillståndet för den minderåriga som står under vårdnad, om hälsoskäl försvårar eller hindrar denne från att färdas,

4) den minderåriga som står under vårdnad är minst 16 år och 9 månader,

5) den minderåriga som står under vårdnad varken har eller har haft körförbud eller temporärt körförbud.

Denna lag träder i kraft den 20 .
Bestämmelserna i 35 § 2 mom. i denna lag träder dock i kraft först den 1 oktober 2026.
Vad som i 5 a § föreskrivs om begränsning av minderåriga förars kör rätt för kategori B gäller även personer som vid ikraftträdandet av denna lag är 17 år och har fått kör rätt för kategori B innan denna lag träder i kraft
1) med stöd av dispens som beviljats av Transport- och kommunikationsverket, eller
2) på den grunden att de genomgår yrkesinriktad förarutbildning i vilken det ingår att avlägga kör rätt för lastbil eller buss.
Vad som i 51 a § 1 mom. föreskrivs om märkning av fordon som förs av en minderårig förare gäller även de personer som avses i 2 mom. i denna paragraf.
På ansökningar om dispens som är anhängiga före ikraftträdandet av denna lag tillämpas den 97 § som gällde vid ikraftträdandet.
Vid sökande av ändring i ett dispensbeslut som meddelats med stöd av den 97 § som gällde vid ikraftträdandet av denna lag tillämpas de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet.

Helsingfors den 19 februari 2026

Statsminister

Petteri Orpo

Kommunikationsminister Lulu Ranne

Lag

om ändring av körkortslagen

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i körkortslagen (386/2011) 25 § 2 mom., sådant det lyder i lag 938/2018,
ändras 6 § 3 mom. 3 punkten, 26 § 1 mom., 32 § 1 mom., 35 § 2 mom., 37 § 1 och 2 mom.,
53 §, 54 § 2 mom., 65 § 2 mom., 93 §, rubriken för 95 §, 95 § 1 mom. och 97 §,
av dem 26 § 1 mom., 35 § 2 mom., 37 § 1 och 2 mom., 53 § och 97 § sådana de lyder i lag
938/2018, 32 § 1 mom. sådant det lyder i lag 15/2019, 54 § 2 mom. sådant det lyder i lag
387/2018, 65 § 2 mom. sådant det lyder i lag 70/2025, 93 § sådana den lyder i lagarna 999/2016,
734/2018 och 465/2025, samt rubriken för 95 § och 95 § 1 mom. sådana de lyder i lag
1510/2019, samt
fogas till lagen en ny 5 a §, till 6 § 3 mom., sådant det lyder delvis ändrat i lag 563/2020, en
ny 4 punkt samt till lagen nya 51 a och 54 a § som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

(ny)

5 a §

Minderåriga förares körrätt för kategori B

För personer under 18 år är körrätten för kategori B inte i kraft mellan klockan 00 och klockan 05. Bestämmelser om straff för förande av fortkaffningsmedel utan behörighet finns i 23 kap. 10 § i strafflagen (39/1889).

6 §

6 §

Körrätt

Körrätt

För körrätt gäller dessutom följande begränsningar:

3) körrätt för framförande av ett fordon i kategori C eller D i andra syften än de som nämns i 5 § 4 mom. finns inte förrän ålderskraven i övrigt är uppfyllda.

För körrätt gäller dessutom följande begränsningar:

3) körrätt för framförande av ett fordon i kategori C eller D i andra syften än de som nämns i 5 § 4 mom. finns inte förrän ålderskraven i övrigt är uppfyllda,

4) körrätt för framförande av ett fordon i kategori B under den tid som avses i 5 a § finns inte förrän ålderskravet enligt 5 § 1 mom. 5 punkten är uppfyllt.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

25 §

Hinder för att lämna ut körkort

Om sökanden redan har ett i Finland, inbegripet Åland, eller i utlandet utfärdat körkort ska han eller hon återlämna det när ett nytt körkort lämnas ut, om inte något annat föreskrivs. Om körkortet inte kan återlämnas på grund av att det har stulits, förstörts eller försvunnit, ska det lämnas en redogörelse för detta. Om körkortet senare kommer till rätta, ska det återlämnas till Transport- och kommunikationsverket.

26 §

Utlämnande av körkort

Körkortet sänds till sökanden per post. Transport- och kommunikationsverket lämnar ut körkortet, om det inte kan skickas per post på grund av att myndigheten måste få sökandens gamla körkort eller av någon annan orsak som hänför sig till dokumentssäkerhet eller till utförande av någon uppgift enligt denna lag. Närmare bestämmelser om hinder för att sända körkort per post, förfarandet vid postning och andra krav på postningen samt återlämnande av sökandens gamla körkort till myndigheten får utfärdas genom förordning av statsrådet.

32 §

Skyldighet att medföra och visa upp körkort och andra tillstånd eller intyg

Körkort, temporärt körkort, tillfälligt körkort, internationellt körkort, undervisningstillstånd, övningstillstånd för motorcykel, förarbevis för moped utfärdat i

25 §

Hinder för att lämna ut körkort

(upphävs)

26 §

Utlämnande av körkort

Körkortet sänds till sökanden per post. Transport- och kommunikationsverket lämnar ut körkortet, om det inte kan skickas per post på grund av att myndigheten måste få sökandens gamla körkort eller av någon annan orsak som hänför sig till dokumentssäkerhet eller till utförande av någon uppgift enligt denna lag. *Om ett körkort skickas per post till en person som har ett tidigare körkort, ska personen förstöra det tidigare körkortet i enlighet med de anvisningar som bifogats postförsändelsen.* Närmare bestämmelser om hinder för att sända körkort per post, förfarandet vid postning och andra krav på postningen får utfärdas genom förordning av statsrådet.

32 §

Skyldighet att medföra och visa upp körkort och andra tillstånd eller intyg

Körkort, temporärt körkort, tillfälligt körkort, internationellt körkort, undervisningstillstånd, övningstillstånd för motorcykel, förarbevis för moped utfärdat i

Gällande lydelse

någon annan EU- eller EES-stat än Finland, trafiklärtillstånd, tillstånd för undervisningspraktik och intyg över förarexamen ska medföras vid körning och på anmodan visas upp för en polisman, för en tullman eller gränsbevakningsman som fullgör tjänsteåligganden som hänför sig till trafikövervakning eller för en tjänsteman enligt 97 § i vägtrafiklagen som kommunikationsministeriet eller Transport- och kommunikationsverket har förordnat att övervaka trafiken.

35 §

Utbildningskrav för körkort i grupp 1

En person som avlägger körkort för bil i kategori B ska före förarexamen få utbildning som förbättrar hans eller hennes färdigheter att köra under svåra förhållanden och även i övrigt stöder en säker och ansvarsfull körstil som följer reglerna. Utbildningen ska särskilt stärka färdigheterna att upptäcka och undvika farliga situationer och faktorer som kan öka olycksrisken genom att de försämrar förarens körförmåga. Utbildningen ska innefatta undervisning i att identifiera särdragen hos och riskerna med körning i mörker och halt väglag, såsom hur en hal vägyta påverkar kontrollen över fordonet samt i hur körhastighet, avstånd till fordonet framför och korrekta observationer påverkar förarens möjligheter att reagera och hur hastigheten påverkar bromssträckan och kontrollen över fordonet. Körundervisningen i halt väglag kan också ordnas som prov på och träning av körning på övningsbana eller något annat motsvarande område som inte används för allmän trafik. Utbildningen ska ta åtta timmar och innefatta teoriundervisning och körundervisning, som delvis får ske med simulator.

Föreslagen lydelse

någon annan EU- eller EES-stat än Finland, trafiklärtillstånd, tillstånd för undervisningspraktik, i 97 § avsedd åldersdispens och intyg över förarexamen ska medföras vid körning och på anmodan visas upp för en polisman, eller för en tullman eller gränsbevakningsman som fullgör tjänsteåligganden som hänför sig till trafikövervakning. Undervisningstillstånd, övningsstillstånd för motorcykel, åldersdispens och trafiklärtillstånd får också visas upp elektroniskt.

35 §

Utbildningskrav för körkort i grupp 1

En person som avlägger körkort för bil i kategori B ska före förarexamen få utbildning som förbättrar personens färdigheter att köra under svåra förhållanden och även i övrigt stöder en säker och ansvarsfull körstil som följer reglerna. Utbildningen ska särskilt stärka färdigheterna att upptäcka och undvika farliga situationer och faktorer som kan öka olycksrisken genom att de försämrar förarens körförmåga. Utbildningen ska innefatta undervisning om identifiering av risker och om trafiksituationer som hänför sig till förarens riskbeteende samt om särdragen vid körning i mörker och halt väglag. Körundervisningen i halt väglag kan också ordnas som prov på och träning av körning på övningsbana eller något annat motsvarande område som inte används för allmän trafik. Utbildningen ska ta tolv timmar och innefatta teoriundervisning och körundervisning. Av körundervisningen får högst hälften ske med simulator.

Gällande lydelse

37 §

*Utbildning i anslutning till körförbud för nya
förare samt återlämnande av körkort efter
körförbud*

Om en förare meddelas körförbud för trafikbrott eller återkommande trafikförseelser under två år från det att den första körrätten för bil erhöles, är ett villkor för att körkortet ska återlämnas efter att körförbudet upphört att föraren har fått efterutbildning om riskbeteende och dess inverkan på trafiksäkerheten. Bestämmelsen tillämpas också på en sådan innehavare av körrätt för motorcykel som inte har körrätt för bil, under två år efter erhållandet av den första körrätten för motorcykel. Om de övervakningstider som avses i detta moment överlappar varandra eller följer på varandra utan avbrott, betraktas övervakningstiderna som en enda övervakningsperiod.

För att körkortet ska återlämnas efter ett sådant körförbud som avses i 1 mom. krävs det att den som meddelats körförbud visar upp ett intyg över att han eller hon fått den utbildning som avses i 1 mom.

Föreslagen lydelse

37 §

*Utbildning i anslutning till körförbud för nya
förare samt återlämnande av körkort efter
körförbud*

Om en förare meddelas körförbud för trafikbrott eller återkommande trafikförseelser *eller meddelas temporärt körförbud* under två år från det att den första körrätten för *körkortskategori AM, T eller B* erhöles, är ett villkor för att körkortet ska återlämnas efter att körförbudet upphört att föraren har fått efterutbildning om riskbeteende och dess inverkan på trafiksäkerheten. Bestämmelsen tillämpas också på en sådan innehavare av körrätt för motorcykel som inte har körrätt för bil, under två år efter erhållandet av den första körrätten för motorcykel. Om de övervakningstider som avses i detta moment överlappar varandra eller följer på varandra utan avbrott, betraktas övervakningstiderna som en enda övervakningsperiod.

För att körkortet ska återlämnas efter ett sådant körförbud som avses i 1 mom. *eller ett temporärt körförbud* krävs det att den som meddelats körförbud visar upp ett intyg över att han eller hon fått den utbildning som avses i det momentet. *Utbildningen ska genomgås efter varje körförbud eller temporärt körförbud enligt det momentet. Utbildningen behöver inte genomgås och intyg behöver inte visas upp, om polisen har fattat beslut om att ett temporärt körförbud som meddelats på grund av ett brott eller en förseelse som körrättsinnehavaren misstänks ha begått ska upphöra i enlighet med 72 § 5 mom.*

4 kap.

Förarutbildning

4 kap.

Förarutbildning

Gällande lydelse

(ny)

53 §

Hur förarexamen är uppbyggd och hur den genomförs

I förarexamen ingår ett teoriprov och ett körprov. Körprovet kan innefatta ett särskilt manöverprov. I körprovet för körkort för moped ingår enbart ett manöverprov. För kategori T avläggs endast teoriprov. I en examen som avläggs för att höja körkortskategorin för motorcykel i fall som avses i 35 § 4 mom. eller för att erhålla körkort för sådana fordonskombinationer i kategori B som avses i 7 § 4 mom. avläggs endast körprov.

För att få avlägga körprovet ska examinanden ha avlagt teoriprovet för motsvarande körkortskategori och i kategori AM för motsvarande fordonskategori. I teoriprovet ska Transport- och kommunikationsverkets material användas.

Det fordon som används för körprovet ska uppfylla de krav som gäller i examenskategori och det ska vid behov vara utrustat med en sådan pedal för förarprövaren som påverkar fordonets färdbräms. Examinanden ska tillhandahålla ett sådant

Föreslagen lydelse

51 a §

Märke som anger att föraren är minderårig

Förare under 18 år som framför ett fordon som kräver körkort för kategori B ska förse fordonet med ett märke som fästs på en synlig plats på fordonets bakre del.

Närmare bestämmelser om märkets storlek och utformning utfärdas genom förordning av statsrådet.

53 §

Hur förarexamen är uppbyggd och hur den genomförs

I förarexamen ingår ett teoriprov och ett körprov. Körprovet kan innefatta ett särskilt manöverprov. I körprovet för körkort för moped ingår enbart ett manöverprov. För kategori T avläggs endast teoriprov. I en examen som avläggs för att höja körkortskategorin för motorcykel i fall som avses i 35 § 4 mom. eller för att erhålla körkort för sådana fordonskombinationer i kategori B som avses i 7 § 4 mom. avläggs endast körprov. *Den som deltar i ett prov som ingår i förarexamen ska styrka sin identitet innan provet inleds och vid behov också under provet.*

För att få avlägga körprovet ska examinanden ha avlagt teoriprovet för motsvarande körkortskategori och i kategori AM för motsvarande fordonskategori. Teoriprovet ska avläggas med hjälp av Transport- och kommunikationsverkets material, *utan hjälpmedel eller anteckningar. När teoriprovet avläggs får endast sådana nödvändiga föremål, redskap och klädesplagg som hälsotillstånd eller religiös övertygelse förutsätter föras in i provlokalen.*

Det fordon som används för körprovet ska uppfylla de krav som gäller i examenskategori och det ska vid behov vara utrustat med en sådan pedal för förarprövaren som påverkar fordonets färdbräms. Examinanden ska tillhandahålla ett sådant

Gällande lydelse

fordon som behövs för körprovet. Under provet betraktas examinanden som förare.

Bestämmelser om körprovets längd samt mottagandet av körprov och undantag från kravet på pedal utfärdas genom förordning av statsrådet. Närmare bestämmelser om teoriprov, examensfordon och andra krav på förarexamen får utfärdas genom förordning av statsrådet. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i teoriprov, körprov och manöverprov samt hur de genomförs i praktiken.

54 §

Förutsättningar för att delta i förarexamen

Körkortstillstånd enligt 1 mom. 1 punkten krävs inte och körförbud som meddelats tills vidare utgör inte något hinder för att avlägga examen, om polisen har ålagt personen att avlägga nytt körprov. Om en person har meddelats körförbud tills vidare på den grunden att han eller hon inte längre uppfyller de medicinska kraven för körkortstillstånd, utgör körförbudet inte heller hinder för avläggande av examen för att återfå körrätten, om en läkare förutsätter eller rekommenderar det enligt ett läkarutlåtande som visas upp.

(ny)

Föreslagen lydelse

fordon som behövs för körprovet. Under provet betraktas examinanden som förare.

Bestämmelser om körprovets längd samt mottagandet av körprov och undantag från kravet på pedal utfärdas genom förordning av statsrådet. Närmare bestämmelser om teoriprov, examensfordon och andra krav på förarexamen får utfärdas genom förordning av statsrådet. Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om innehållet i teoriprov, körprov och manöverprov och om de praktiska arrangemangen vid proven.

54 §

Förutsättningar för att delta i förarexamen

Körkortstillstånd enligt 1 mom. 1 punkten krävs inte och körförbud som meddelats tills vidare *eller temporärt körförbud* utgör inte något hinder för att avlägga examen, om polisen har ålagt personen att avlägga nytt körprov. Om en person har meddelats körförbud tills vidare på den grunden att personen inte längre uppfyller de medicinska kraven för körkortstillstånd, utgör körförbudet inte heller hinder för avläggande av examen för att återfå körrätten, om en läkare förutsätter eller rekommenderar det enligt ett läkarutlåtande som visas upp.

54 a §

Fusk vid teoriprovet för förarexamen

Som fusk vid teoriprovet för förarexamen enligt 53 § betraktas att använda hjälpmedel eller anteckningar under provet, avlägga provet för någon annans räkning, ge svar till någon annan eller be om svar av någon annan under provet samt all slags kopiering eller inspelning av provet eller delar av det samt en sådan annan oärlig gärning eller underlåtelse som har som syfte att ge en felaktig bild av de egna eller någon annans kunskaper, såsom.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

Som fusk betraktas också försök eller förberedelse till en sådan gärning.

Om en person som deltar i teoriprovet handlar svikligt, ska förarexamensmottagaren avbryta den personens prov och underkänna provprestationen. Förarexamensmottagaren ska göra en anmälan till Transport- och kommunikationsverket om fusk som upptäckts och de åtgärder som vidtagits med anledning av det. Om fusk upptäcks efter provprestationen, underkänns provprestationen av Transport- och kommunikationsverket.

Transport- och kommunikationsverket kan meddela den som har gjort sig skyldig till fusk vid teoriprovet för förarexamen ett tidsbundet förbud på sex månader att delta i provet. Tiden räknas från den dag då den verksamhet som är att betrakta som fusk konstaterades. Transport- och kommunikationsverkets beslut om ett tidsbundet förbud är verkställbart även om beslutet inte har vunnit laga kraft.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om de praktiska åtgärder som behövs för att förhindra fusk före och under provsituationen.

65 §

Körförbud på grundval av återkommande förseelser

En innehavare av körkort för bil ska trots 1 mom. meddelas körförbud, om han eller hon tre gånger inom två år eller två gånger inom ett år från det att han eller hon fick den första körrätten för bil gör sig skyldig till en gärning enligt 1 mom. Detsamma gäller också sådana innehavare av körkort för motorcykel som inte har körkort för bil, i två år efter det att körrätten för motorcykel började.

93 §

Körkortsförseelse

65 §

Körförbud på grundval av återkommande förseelser

En innehavare av körkort för bil ska trots 1 mom. meddelas körförbud, om innehavaren under de två år som följer på det att denne fick den första körrätten för bil, gör sig skyldig till en gärning enligt 1 mom. tre gånger inom två år eller två gånger inom ett år. Detsamma gäller också sådana innehavare av körkort för motorcykel som inte har körkort för bil, i två år efter det att körrätten för motorcykel började.

93 §

Körkortsförseelse

Gällande lydelse

Den som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot

1) sådana villkor och begränsningar i körkort och körkortstillstånd som avses i 16 §,

2) bestämmelsen i 75 § om skyldighet att överlämna körkortet, eller

3) bestämmelsen i 33 § om att låta någon annan köra ett fordon,

ska för körkortsförseelse dömas till böter.

En förare av ett fordon kan påföras en avgift för trafikförseelse på 40, om han eller hon uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot skyldigheten enligt 32 § att medföra handlingar vid körning.

Bestämmelser om påförande och delgivning av avgift för trafikförseelse finns i vägtrafiklagen. Bestämmelser om verkställigheten av avgift för trafikförseelse finns i lagen om verkställighet av böter (672/2002).

95 §

Sökande av ändring

Omprövning av ett beslut som en förarexamensmottagare meddelat i samband med skötseln av uppgifter som föreskrivs i denna lag får begäras hos Transport- och kommunikationsverket. Bestämmelser om begäran om omprövning finns i förvaltningslagen (434/2003).

97 §

Tillstånd till undantag

Transport- och kommunikationsverket får av särskilda skäl utifrån en helhetsbedömning bevilja dispens från det minimiålderskrav som

Föreslagen lydelse

Den som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot

1) sådana villkor och begränsningar i körkort och körkortstillstånd som avses i 16 §,

2) bestämmelsen i 75 § om skyldighet att överlämna körkortet, eller

3) bestämmelsen i 33 § om att låta någon annan köra ett fordon,

ska för körkortsförseelse dömas till böter.

En förare av ett fordon som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot

1) skyldigheten enligt 32 § att medföra handlingar vid körning kan påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro,

2) skyldigheten enligt 51 a § att förse ett fordon som förs av en minderårig förare med ett märke kan påföras en avgift för trafikförseelse på 100 euro.

Bestämmelser om påförande och delgivning av avgift för trafikförseelse finns i vägtrafiklagen. Bestämmelser om verkställigheten av avgift för trafikförseelse finns i lagen om verkställighet av böter (672/2002).

95 §

Begäran om omprövning och ändringssökande

Omprövning av beslut som en förarexamensmottagare meddelat i samband med skötseln av uppgifter som föreskrivs i denna lag och av beslut som Transport- och kommunikationsverket har meddelat med stöd av 54 a § får begäras hos Transport- och kommunikationsverket. Bestämmelser om begäran om omprövning finns i förvaltningslagen (434/2003).

97 §

Åldersdispens

Med avvikelse från 5 § 1 mom. 5 punkten är minimiåldern för körkort för kategori B 17 år, om Transport- och kommunikationsverket

Gällande lydelse

gäller körkortstillstånd och körkort för kategori B. Som särskilda skäl när sökandens körkortsbehov bedöms kan beaktas långa avstånd, de tillgängliga kollektivtrafikförbindelserna och möjligheterna att utnyttja dem samt andra skäl i anslutning till förbindelserna som utgör hinder för resor i anslutning till arbete, arbetspraktik eller studier eller andra motsvarande nödvändiga resor. Vid bedömningen av särskilda skäl i anslutning till förbindelserna kan beaktas också oförutsedda förändringar i familjens situation samt behov att trygga familjens försörjning och sköta familjens nödvändiga ärenden.

Dispens ska sökas med en gemensam ansökan av sökanden och hans eller hennes vårdnadshavare. Dispensen får beviljas tidigast tre månader innan den som ansöker om körkort fyller 17 år. Minimåldern för att få delta i förarexamen är 17 år.

Dispensbeslutet kan förenas med ett villkor som gäller de transporter som dispensen berättigar till innan det föreskrivna minimiålderskravet uppfylls. Dispensbeslutet ska medföras vid körning och på begäran visas upp för polisen eller någon annan trafikövervakare.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om ansökan om åldersdispens, de blanketter som ska användas vid ansökan och de bilagor som behövs till ansökan.

Föreslagen lydelse

utifrån en bedömning av särskilda skäl har beviljat dispens för avläggande av körkort för kategori B (åldersdispens). Åldersdispens kan sökas tidigast fyra månader innan den som ansöker om körkort fyller 17 år.

Beviljande av åldersdispens förutsätter

1) att den minderåriges vårdnadshavare ansöker om dispens för den minderåriga som står under vårdnadshavarens vårdnad,

2) att vårdnadshavaren i ansökan har försäkrat att det finns ett regelbundet behov för den som står under vårdnad att minst fyra gånger i veckan färdas en sträcka som överskrider 7 kilometer gående i en riktning och att det inte finns tillgängliga kollektivtrafikförbindelser för att kunna färdas eller att resan med kollektivtrafik tar minst 1 timme 30 minuter i en riktning,

3) det till ansökan har fogats något av följande för att påvisa behovet av att färdas för den minderåriga som står under vårdnad:

a) närvarointyg för den minderåriga som står under vårdnad från utbildningsanordnaren över studier på andra stadiet,

b) intyg från utbildningsanordnaren över utbildning som ordnas på en arbetsplats som ingår i yrkesstudier för den minderåriga som står under vårdnad,

c) arbetsavtal om anställning för viss tid som varar minst två månader eller anställning som gäller tills vidare för den minderåriga som står under vårdnad,

d) intyg från ett grenförbund över målinriktad träning för den minderåriga som står under vårdnad,

e) intyg från utbildningsanordnaren över pågående grundläggande konststudier för den minderåriga som står under vårdnad,

f) läkarintyg över hälsotillståndet för den minderåriga som står under vårdnad, om hälsoskäl försvårar eller hindrar denne från att färdas,

4) den minderåriga som står under vårdnad är minst 16 år och 9 månader,

5) den minderåriga som står under vårdnad varken har eller har haft körförbud eller temporärt körförbud.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

Denna lag träder i kraft den 20 .

Bestämmelserna i 35 § 2 mom. i denna lag träder dock i kraft först den 1 oktober 2026.

Vad som i 5 a § föreskrivs om begränsning av minderåriga förarens körrätt för kategori B gäller

även personer som vid ikraftträdandet av denna lag är 17 år och har fått körrätt för kategori B innan denna lag träder i kraft

1) med stöd av dispens som beviljats av Transport- och kommunikationsverket, eller

2) på den grunden att de genomgår yrkesinriktad förarutbildning i vilken det ingår

att avlägga körrätt för lastbil eller buss.

Vad som i 51 a § 1 mom. föreskrivs om märkning av fordon som förs av en minderårig förare gäller även de personer som avses i 2 mom. i denna paragraf.

På ansökningar om dispens som är anhängiga före ikraftträdandet av denna lag tillämpas den 97 § som gällde vid ikraftträdandet.

Vid sökande av ändring i ett dispensbeslut som meddelats med stöd av den 97 § som gällde vid ikraftträdandet av denna lag tillämpas de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet.

Statsrådets förordning

om ändring av statsrådets förordning om körkort

I enlighet med statsrådets beslut
upphävs i statsrådets förordning om körkort (423/2011) 8 §, sådan den lyder i förordning 1367/2015,
ändras 14 §, sådan den lyder i förordning 433/2018, samt
fogas till förordningen en ny 26 a § som följer:

14 §

Utbildning för kategori B i upptäckande av risker

Av den utbildning som avses i 35 § 2 mom. i körkortslagen ska minst fem timmar ges i form av körundervisning. Den som deltar i förarexamens körprov ska visa upp ett intyg över genomgången utbildning.

26 a §

Märke som anger att föraren är minderårig

Det märke som avses i 51 a § i körkortslagen ska vara grön-gult och sexkantigt och överensstämma med modellen i bilagan till denna förordning. Märkets diameter ska vara minst 15 cm och högst 20 cm. Märket ska vara av icke reflekterande material och färgen ska växla i mitten av märket.

Denna förordning träder i kraft den 20 .

*Andra bilagor
Bilaga till
förordningen*



bildtext: Märke som anger att föraren är minderårig. Diameter 15–20 cm.